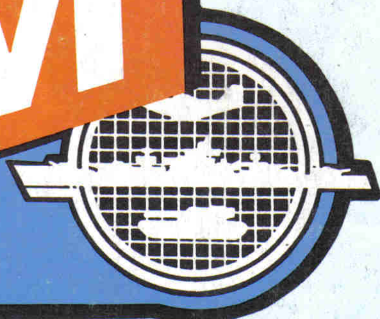
Ročník III. 1993

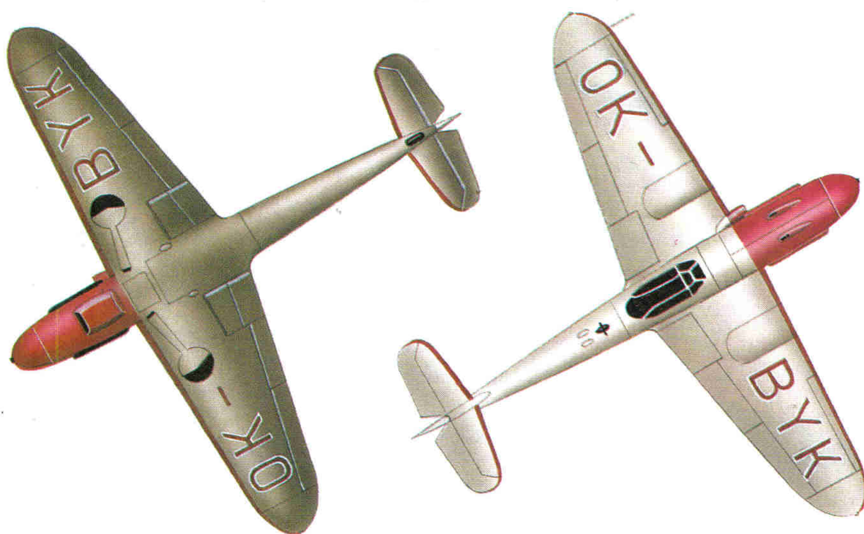
HPM



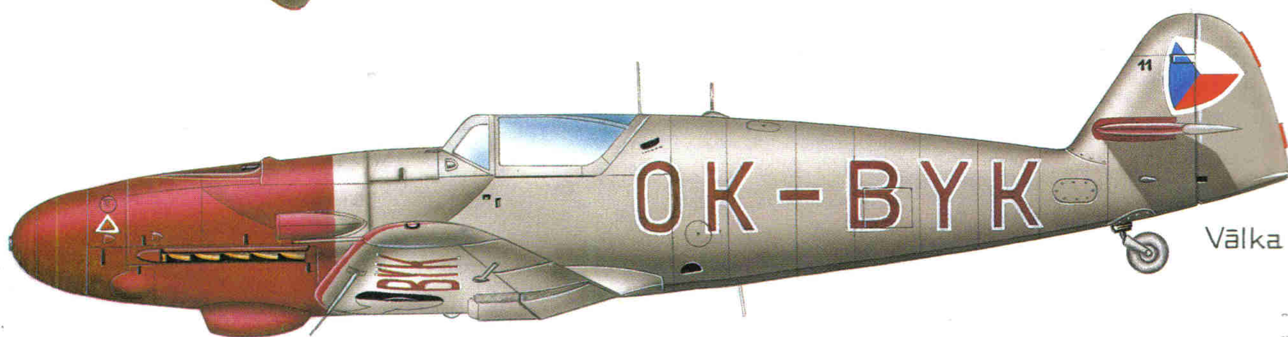
10

Fiat G.50
Tetrarch
Siemens Schuckert SSW D III a IV

PŘÍLOHA

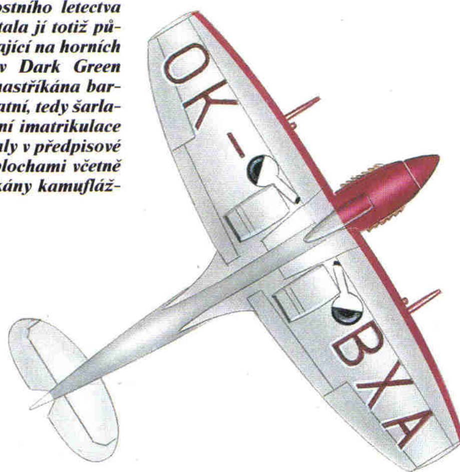


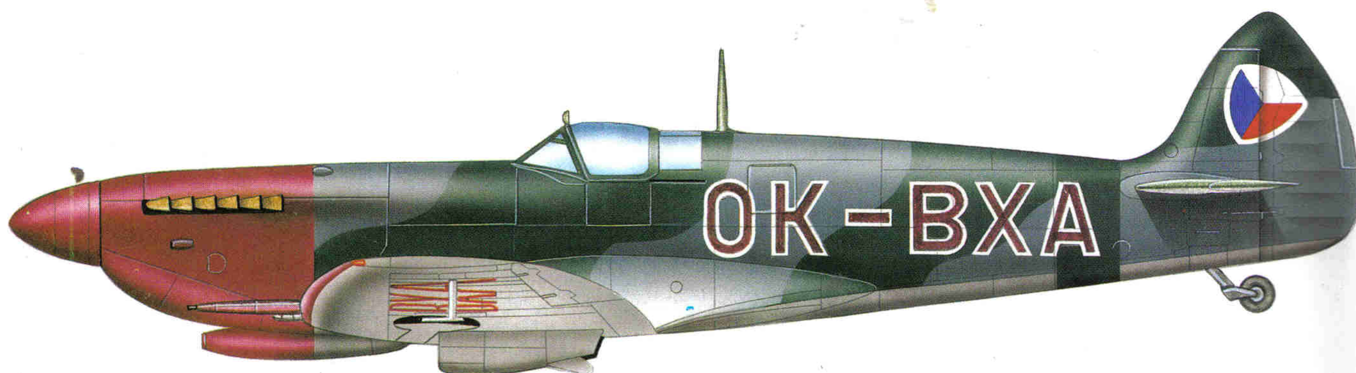
Předpisové zbarvení strojů Letectva SNB/Bezpečnostního letectva z let 1946—1950, tak, jak jej definovala vyhláška MV z 27. 7. 1946, nám představuje stíhačka Avia C-10 (Messerschmitt Bf 109G/K) s výrobním číslem 11 a s imatrikulací OK-BYK. Horní a boční plochy kryla kovově šedá barva světlejšího odstínu, zatímco spodní plochy nesly tmavší odstín této barvy. Vrtulový kužel, motorový kryt (až k náběžným hranám křídel), náběžné hrany křídel a VOP byly šarlatově červené. Stejnou barvou byla provedena i imatrikulace (OK-BYK), jenž nesla bílý lem. Stejné barevné provedení měla i imatrikulace umístěná na obou plochách křídel, jak to ukazují malé obrázky. Sférický trojúhelník měl předpisově bílé lemování, které se ke dni 27. 3. 1950 změnilo na modré. K témuž datu byla zastříkána původní imatrikulační písmena, která byla nahrazena písmenem B- a čtyřmístným číselným kódem ve stejném barevném provedení.



Stíhačka S-89 (Spitfire LF. Mk. IXE) imatrikulovaná OK-BXA se podobně jako všechny S-89 Letectva SNB/Bezpečnostního letectva od předpisu odchylovala. Zůstala jí totiž původní britská kamufláž sestávající na horních plochách z kombinace barev Dark Green a Ocean Grey a vespod byla nastříkána barvou Medium Sea Grey. Vše ostatní, tedy šarlatově červené doplňky, provedení imatrikulace a sférického trojúhelníku zůstaly v předpisové podobě. Pruh před ocasními plochami včetně původního seriálu byly zastříkány kamuflážními barvami.







• HPM Historie a plastikové modelářství

Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo

• Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
• Číslo mez. indexu — 46 642
• Registrační značka — Mk ČR 5340
• Vychází — měsíčně
• Vydává: Vydavatelství HPM spol. s r.o.
• Za původnost příspěvku ručí autor
• Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
• Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
• Korektorská práce: Vratislav Konečný
• Grafická úprava: Ivo Misař
• Fotografická práce: Daniel Šperl
• Redakční rada: V. Janovský, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
Vyd[illegible]vatelství HPM sro, Jerevanská 3,
[illegible]00 [illegible]00 Praha 10
Návštěvní den: středa 10.00—15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte — Inzerce HPM

Tiskárna[illegible] Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Šmilova 487, Pardubice
Pod[illegible] novinových zásilek povoleno Ře[illegible] poštovní přepravy Praha č. j. [illegible]e dne 21. 4. 1993

ISSN 1210–1427

History and plastic modelling issued monthly by HPM Ltd.
Editorial & advertising Offices HPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
tel. 02—73 79 892

Editorial & Production Staff

• Managing Editor — I. Pejčoch
• Modelling Editor — V. Janovský
• Technical Editor — M. Mamula
• Art Editors — V. Leimer
• Graphic Editors — Ivo Misař

Printed in Czech Republic by Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice

OBSAH:

Titulní foto: Petr Soukop

Připravujeme do čísla 11/93

Fiat G. 50 (dokončení)
SSW D. III/IV (dokončení)
Těžký tank M-103
Izraelský MiG 23

II. ročník Vánoční soutěže

Bílek Hobby Kits, HPM a L + K

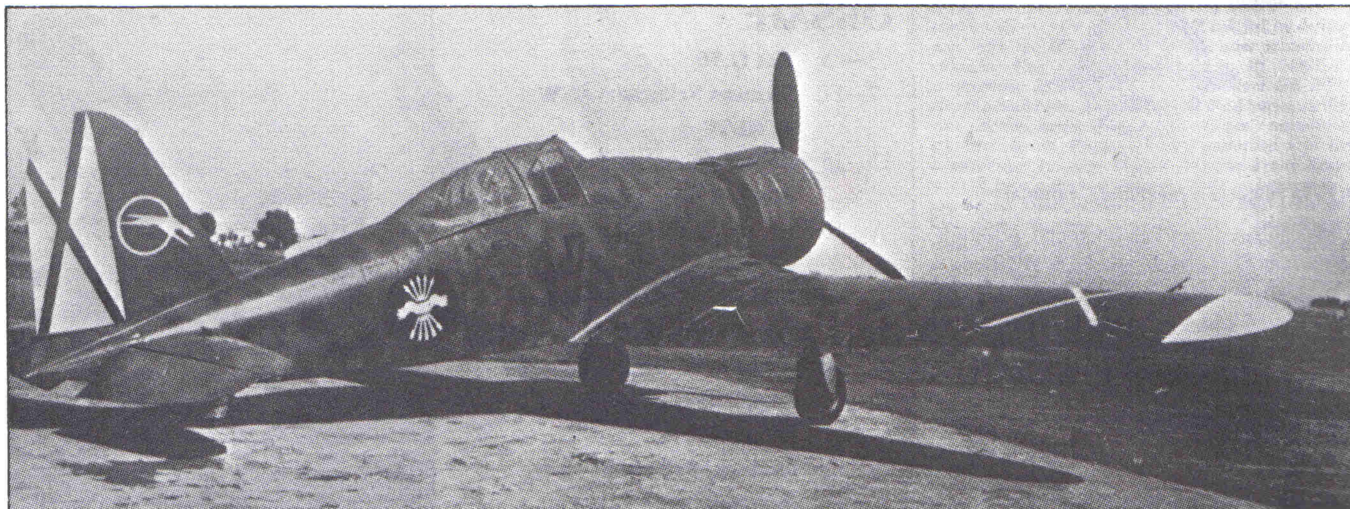
18. 12. 1993 od 13.30 hod. v ZŠ Jarov, V Zahrádkách 48, 130 00 Praha 3

Kategorie: 1. Letadla bez rozdílu měřítka 1.—3. místo
2. Technika 1.—3. místo

Ceny: 1. místo — zboží v hodnotě 600 Kč
2. místo — zboží v hodnotě 400 Kč
3. místo — zboží v hodnotě 200 Kč

Do soutěže budou přijímány pouze modely Italeri, Dragon a Bílek v prodejně fy Bílek od 10. 12. 1993.

Všichni účastníci dostanou odměnou pozornosti firem Italeri a Bílek a budou si moci v prodejně fy Bílek nakoupit se slevou 10%.



FIAT G.50

Jeden z jedenácti Fiatů G.50 předaných španělské Grupo de Caza 27.

One of the eleven machines handed over to the Spanien Grupo de Caza 27 at the end of the Civil War.

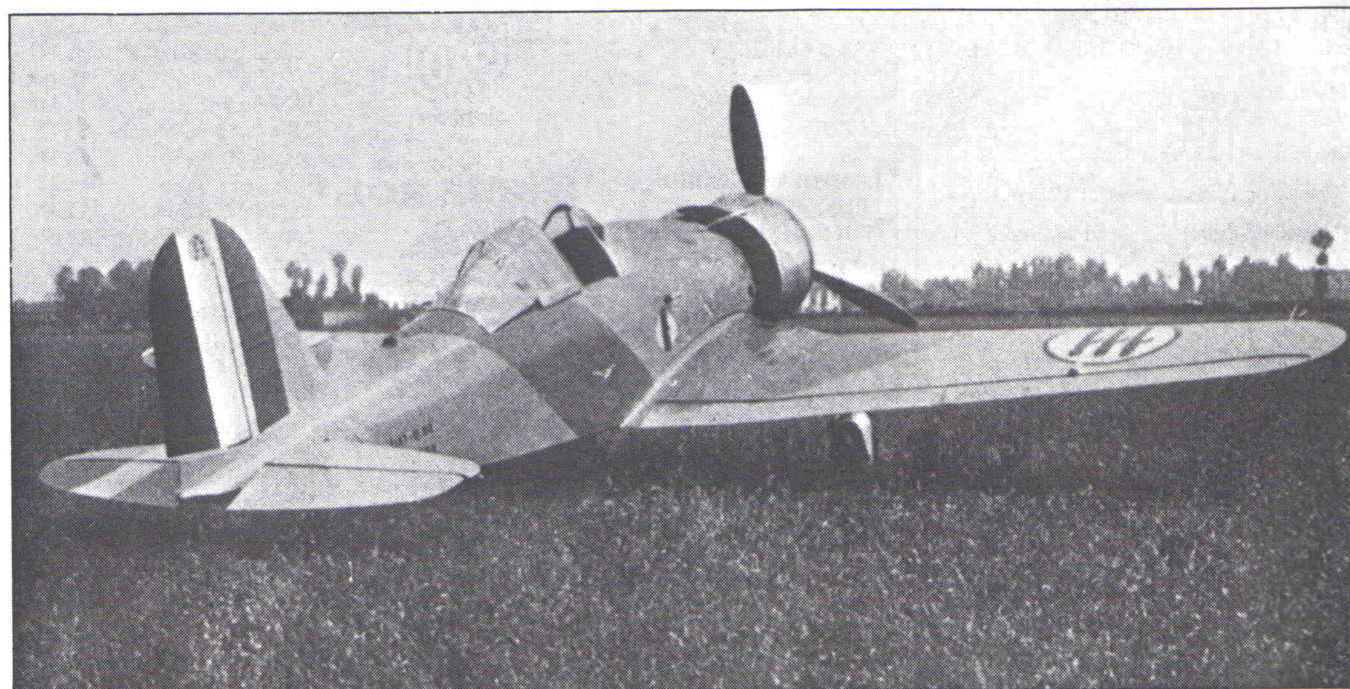
Václav Janovský

Mezi odbornou i laickou veřejností existuje několik základních preferovaných typů letadel z období 2. sv. války, které se z pochopitelných důvodů vesměs rekrutují z hlavních válčících států. Jedním ze strojů, který nepatří mezi nejznámější, je i stíhací Fiat G.50, kterému je věnována tato dvoudílná monografie.

Ve snaze se vyrovnat trendu, který směřoval ve většině ekonomicky silných států k celokovovým jednoplošníkům, vypsalo italské letectvo soutěž na jednomotorový stíhací letoun. Původní zadání znělo na výzbroj dvou kulometů ráže 12,7 mm, jeden 20 mm kanon a dokonce vestavěnou pumovnici. Velice záhy se ale požadavky ustálily na dvojici kulometů, zejména díky tomu, že italští konstruktéři měli k dispozici pouze jediný motor. Tím byl dvouhvězdicový vzduchem chlazený čtrnáctiválec Fiat A.74 RC.38 dávající pouze 840 k vzletového výkonu. (Tato situace byla dosti paradoxní, neboť již v roce 1934 dokázal speciální rychlostní plovákový Macchi MC.72 s motorem Fiat A.S.6 o výkonu 2 800/3 000 k překonat světový rychlostní rekord výkonem 709 km/h. Bohužel cesta od závodních motorů k sériovým, vhodným pro polní službu, byla pro italské konstruktéry asi zakletá.)

První odpověděly na podmínky soutěže roku 1936 továrny Fiat typem G.50, I.M.A.M. a A.U.T. svými typy Ro.51 a A.U.T. 18. Jako celkově nejzdařilejší se ukázala konstrukce mladého ing. Giuseppe Gabrielliho, který pouze nedávno přišel k Fiatu. Stavba prototypu celokovové dolnoplošné stíhačky se zatahovacím podvozkem a plně zakrytou kabinou byla svěřena pobočnému závodu C.M.A.S.A. v Marina di Pisa.

Vzlet prototypu se uskutečnil 26. 2. 1937 v komplexu Alitalie na letišti Mirafiori u Turina, pilotovaný továrním zalétávačem Giovannim de Brigantim. Během prvních testů se jako nejzávažnější problém ukázala tendence letounu spadnout do vývrtky. To nicméně nezabránilo firmě Fiat představit novou stíhačku veřejnosti na Mezinárodní letecké výstavě v Milaně, v říjnu 1937, kde vzbudil



První prototyp Fiatu G.50, MM.334.

The first prototype of the Fiat G.50, MM.334.



Pohled na robustní motor Fiat A.74 RC.38 se stavitelnou vrtulí systému Hamilton.

Detail view of the Fiat A.74 RC.38 engine, with the variable pitch propeler of the Hamilton type.

zaslouženou pozornost. Zejména finská delegace projevila vážný zájem, který nakonec vyústil v nákup 35 strojů.

Celkově ale ani jeden ze strojů plně nesplnil očekávání, a proto dle stejných propozic postavily své stroje firmy Macchi, Capproni a Reggiane, které svými výkony již snesly přísnější srovnání. Nicméně G.50 procházel nadále důkladnými testy, při kterých se podařilo většinu nedostatků odstranit, a tak díky svému časovému náskoku a postavení koncernu Fiat byla objednána série 200 strojů. Nic na tom nemohla změnit ani tragická příhoda, která se udála při nácviku skupinového letu tří G.50 při příležitosti návštěvy krále Vittoria Emanuela a Mussoliniho ve zkušebním středisku na letišti Guidonia u Říma. Sem směřovaly první tři sériové stroje MM. 3570, 3571 a 3572, se kterými měli zkušení piloti jako Mantelli, Beretta či Sant Andrea dokončit zkušební program. Při již zmíněném letu byla trojice letounů pilotovaná Bonzanem, Berettou a Marascem. Vše probíhalo hladce, až do nízkého průletu nad základnou maximální rychlostí, kdy Berettův stroj přešel do vývrtky, o vlásek minul letoun pilotovaný Bonzanem a zřítil se do přilehlé laboratoře. Výsledkem těchto rozsáhlých testů byl zejména nový tvar pohyblivé části SOP, zavrhnutí zakryté kabiny, jejíž odhazovací mechanizmus nebyl zcela spolehlivý a piloti zvyklí na dvouplošníky s jejich otevřenými kokpity toto rozhodnutí silně ovlivnili spolu s dalším faktem, že výhled vzad byl velice omezen díky použití nekvalitního plexiskla. Pravděpodobně nejzávažnější, ale nejméně patrnou změnou bylo posunutí těžiště, čímž se do značné míry podařilo eliminovat nebezpečí nekontrolované vývrtky. Většina změn byla aplikována postupně.

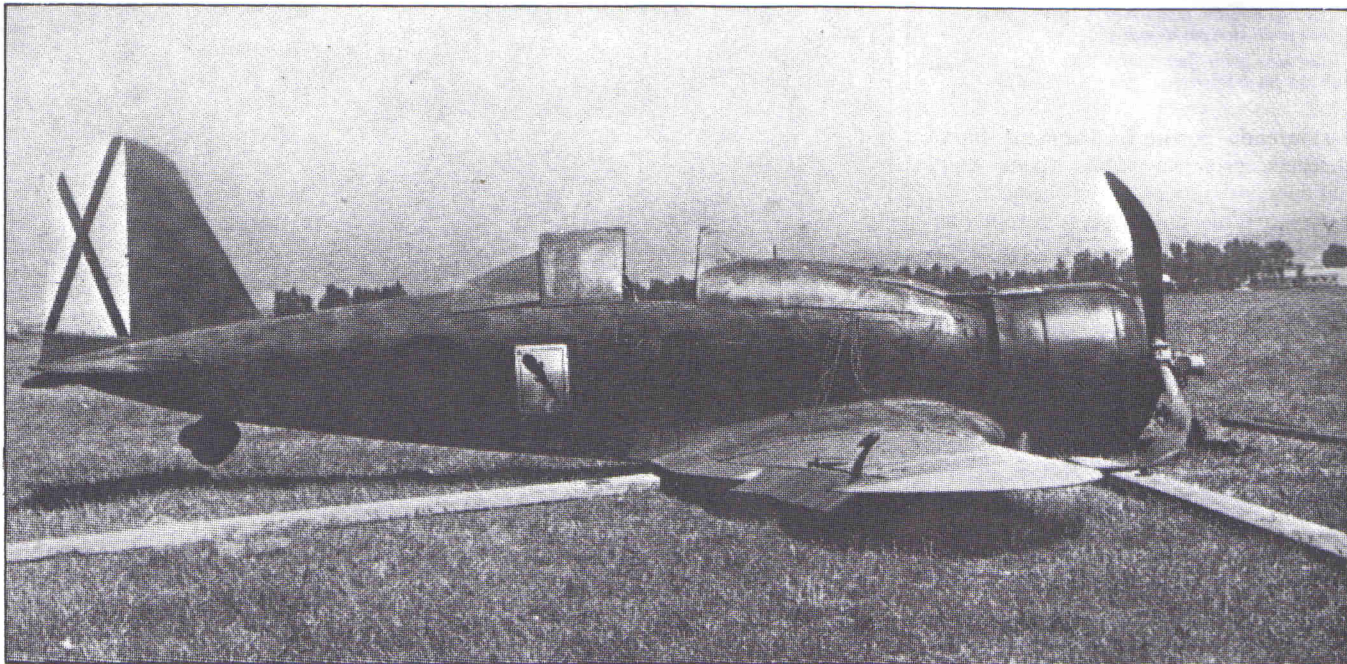
Z politických a prestižních důvodů je rozhodnuto, že první jednotkou, jež obdrží nové stíhací stroje, bude Gruppo Sperimentale Caccia, jež neprodleně vyrazí do Španělska, kde se stane dočasnou součástí Aviazione Legionaria. Možnost bojového odzkoušení byla ale velice nepatrná, neboť tou dobou již republikánské letectvo nepředstavovalo vážnějšího soupeře. Nicméně vybraní piloti představovali špičku a vesměs se zúčastnili již testů G.50. Velitelem byl jmenován magg. Bonzano, který spolu s dalšími piloty: Sant Andrea, Del Prete, Trevisan, Martissa, David, Marasco, Pongiluppi, Acerbi, Tassinari, Buvoli, Meneghini převzal smontované stroje na letišti Escalona, 70 km jihovýchodně od Madridu v únoru 1939.

Stroje okamžitě obdržely znak „Asso di Bastoni“ převzatý od 23° Gruppo Caccia. Jedinému možnému střetu s republikánskými stíhačkami se podařilo pilotovi Polikarpova I 16 zabránit útěkem. Proto se nejzajímavější částí nasazení staly přesuny z jedné základny na druhou. Při jednom takovémto narychlo naplánovaném přesunu se novým letištěm měla stát plocha, s jejímiž malými rozměry měly problémy i dvouplošné stíhačky Fiat CR.32. Všem „gé padesátkám“ se sice podařilo přistát, ale za cenu vážného poškození podvozků téměř u všech strojů. Tím byla jednotka odsouzena čekat na přílet dopravního Caproni Ca.133 s náhradními díly přímo z Italie. Po ukončení bojů ve španělské občanské válce zůstaly zbylé stroje k dispozici frankistickému letectvu, u kterého si nezískaly přílišné obliby. Svoji službu ukončily počátkem roku 1943 v Maroku.

Přibližně ve stejné době se při porovnávacích testech jasně ukázaly přednosti nové stíhačky Macchi M.200, se kterou se počítalo, že nahradí ve výrobě u Fiatů G.50. Fiat ale dokázal, že příprava licenční výroby potrvá minimálně 6 měsíců, což ve spojení s výpadkem produkce po tu dobu bylo neúnosné. Tím byl osud Fiatu G.50 zachráněn.

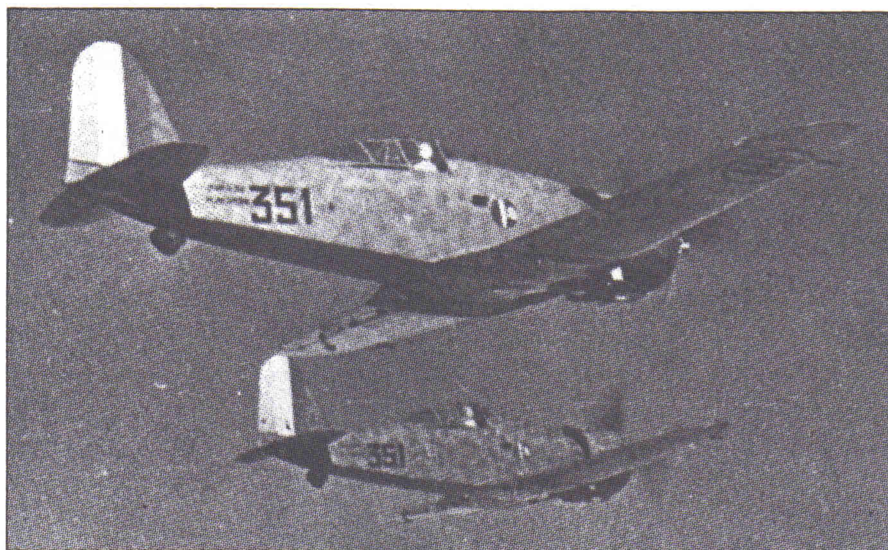
První bojovou jednotkou, k níž přicházely nové stroje, byla 51° Stormo, respektive její 20° a 21° Gruppi. Okamžitě se s nimi začala zúčastňovat různých manévrů a cvičení, typických pro těsné předválečné období. Z této doby také pochází známý znak 51° Storma, hrající si kočka a tři zelené myši. Původní výzbroj útvaru, Fiaty CR.32 nedokázaly při společných letech držet krok s moderními bombardéry Savoia-Marchetti SM.79, které se proslavily rekordy, při nichž nesly na trupu tři zelené myši jako označení. Po obdržení nových G.50 se ale situace obrátila a stíhači si nyní mohli doslova hrát se svými bombardovacími druhy.

Při vstupu Italie do války bylo u bojových jednotek 97 strojů, dalších 21 letounů čekalo na dodání od výrobce nebo z opravy. Celkový stav čítal 118 strojů. Jejich uživatelem bylo již zmíněné 20° a 21° Gruppo od 51° Storma a nově i 22° Gruppo ze stavu 52° Storma. První bojové akce se zúčastnilo 9 strojů 22° Gruppo při doprovodu bombardovacích SM.79 útočících na korsický přístav



Nouzové přistání jednoho ze strojů Gruppo Sperimentale Caccia ve Španělsku. Jedná se o stroj MM.3584.
Crash landing of one of the Gruppo Sperimentale Caccia G.50's in Spain. This particular machine is MM.3584.

Další stroj Grupo de Caza 27 již s novými výsostnými znaky na křídlech.
Another machine of the Grupo de Caza 27 with the new national insignia on the wings.



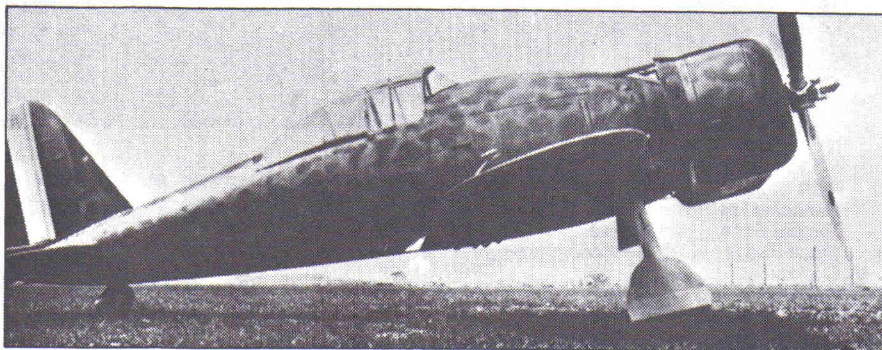
◁ **Letový záběr na dvojici Fiatů G.50 od 351ª Squadriglie, 20º Gruppo CT, náležející do stavu 51º Stormo, těsně před vypuknutím druhé světové války.**

Couple of the G.50's from the 351ª Squadriglia, 20º Gruppo CT, 51º Stormo emediately before the outbreak of WW2.

nou v italském letectvu té doby byl nedostatek radiostanic, a ty, které se nabízely k použití, neoplývaly kvalitou. Proto zpočátku převážná většina strojů létala bez radiostanice, pouze několik málo kusů dostalo ARC 1 pracující na středních vlnách. Vesměs dostávali takto vybavené stroje velitelé. Všechny stroje obdržely standardní zaměřovače San Giorgio, ale

▽ **Druhý prototyp MM.335.**

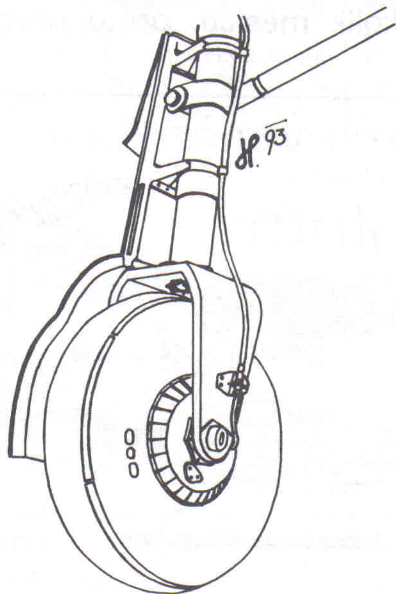
The second prototype, MM.335.

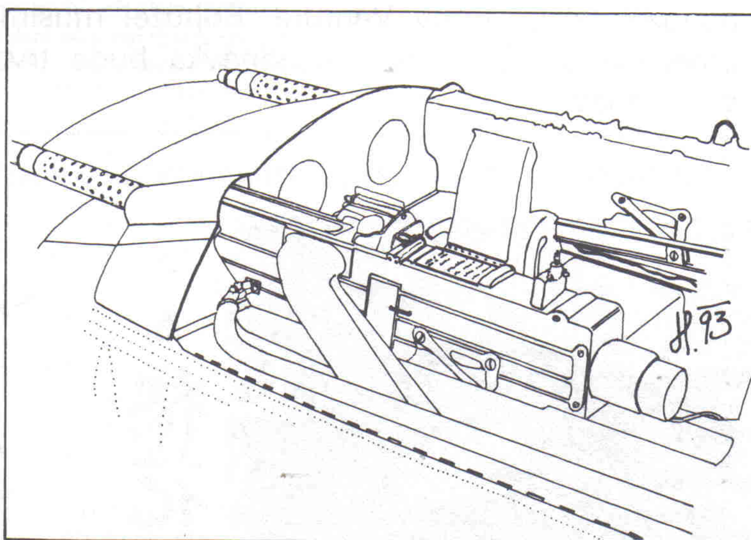


Calvi dne 15. června 1940. Další nálety následovaly 17. a 19. června na Borgo a Ghisonaccio. 21. června se celá Gruppo přesouvá na letiště Liguria do Piemontu, odkud má za úkol podporu vojsk při postupu do nitra Francie. Většinou se jednalo o doprovod bombardérů. Střetů s protivníkem příliš nebylo, a proto se celé vystoupení v této kampani dá hodnotit jako úspěšné.

Souběžně s bojovým nasazením probíhaly i různé úpravy, které se ale nedají přesně určit, od kterého kusu či série, neboť k přestavbám, zejména kabiny docházelo i zpětně. Dokonce druhá verze označovaná G.50bis doznávala v průběhu výroby určitých změn. Na první pohled je patrná zejména rozdílná délka konce trupu za vodorovnými ocasními plochami. Určitého zlepšení doznala pancéřová ochrana pilota a palivových nádrží, což první stroje zcela postrádaly. Pouze několik letounů mělo zatahovací podvozek Messier, převážná většina používala systém Magnaghi, kdy vysouvání probíhalo pneumaticky pomocí stlačeného vzduchu, zatímco zatahování se dělo hydraulicky. V případě poruchy bylo možné i ruční ovládání. Největší slabi- pouze některé měly i fotokulomet OMI FM62 v pravém křídle. Elektrická soustava byla 12 voltová a mezi zajímavosti patří instalace hasicího zařízení CO_2. Zatím nezměněna zůstala i výzbroj sestávající ze dvou kulometů Breda-Safat ráže 12,7 mm.

(dokončení příště)





△ **Pohled na instalované kulomety Breda-Safat ráže 12,7 mm v trupu.**

The fuselage installation of the 12.7 mm Breda-Safat machine-guns.

◁ **Hlavní podvozková noha systému Magnaghi.**

The landing gear of the Magnaghi type.

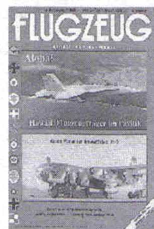
Jakab - hobby service

Jakab - hobby service - U škol 938, 685 01 Bučovice
tel./fax: 0507 / 912 471
Ceny jsou bez poštovného. Zboží zasíláme dobírkou. Obchodníkům rovněž na dobírku, poskytujeme rabat. korespondence proti obálce s adresou

FLUGZEUG-Profiles à 150,- Kč

Nr. 1 Arado Ar-240
Nr. 2 Dornier Do 27
Nr. 3 Heinkel-He 60
Nr. 4 Bölkow Junior (MFI 9)
Nr. 5 Messerschmitt Bf-109 G/K
Nr. 6 Tornado Panavia
Nr. 7 BAe Harrier
Nr. 8 Ju 87 A
Nr. 9 Focke Wulf FW 190
Nr. 10 He 219 UHU
Nr. 11 Transall C-160
Nr. 12 F-16 Fighting Falcon





FLUGZEUG - současnost-historie-modelářství
něm. dvouměsíčník - 70 stran bar./čb křídový papír
ročník 1993...............1 až 4 /93 à 70,- Kč
ročníky 1987 - 92......180,- Kč za jeden ročník
ročník 1986 - č. 3 - 6 - poslední výtisky - 120,- Kč
! 420 stran za pouhých 180,- Kč !

FLUGZEUG Archiv
velké množství fotografií z historie letectví à 100,- Kč
Foto-Archiv díl 1 až 5



Pegasus Models U.K. 1/72

Roland D VIb 229,- Kč
V.S. Spitfire Prototype 279,- Kč
★ Sopwith 1 1/2 Struter 599,- Kč

Aeroguide Classics
Profil - množství detailních fotografií včetně interiéru
Swordfish Mks I - III 280,- Kč
Hawker Hart Family 280,- Kč

Blue max 1/48 Super detail, kovové díly
★ Junkers J9/D - 1 899,- Kč



Obtisky a kov. díly
Si 204D luftwaffe
kov. díly 37,- Kč
obtisky 34,- Kč
Ar 96B luftwaffe
kov. díly 34,- Kč
obtisky 33,- Kč
Obtisky vždy na 2 verze. Vše na modely Kovozávody

WW1 Survivors
★ All the world's remaining 1914 - 1918 aeroplanes - 929,- Kč

Pro rostoucí zájem o seriózní vědecké práce z historie luftwaffe 1933 - 1945 zařazujeme do nabídky vynikající práce německého historika Dr. Jochena Priena. Díla vyčerpávajícím způsobem popisují historii, nasazení, počty sestřelů, vybavení atd. jednotlivých JG. (Další díly dodáme ihned po jejich vydání.)

★ JG 77 1 díl 628 str., 370 fot., A4 1850,- Kč
★ JG 77 2 díl 603 str., 268 fot., A4 1850,- Kč
★ JG 1+11 1 díl 644 str., 534 fot., A4 1850,- Kč

Flugzeug Dokumentation 1 JG-53 Pik As
Historie JG-53 ve fotografii se základními chronologickými údaji cca 400 str. 690,- Kč

Flugzeug Dokumentation 2 „Stipdonk"
Luftwaffe ve fotografii 1933 - 1945 cca 500 str. 849,- Kč

Modely - za nejnižší ceny 1/72

I DO-24T 179,- Kč
Night Hawk B576 179,- Kč
F-117 Stealth 125,- Kč
F-19 Stealth 125,- Kč
Henschel HS 126 79,- Kč
Tomcat F14A 189,- Kč
Black Bird 249,- Kč
M Buckey 59,- Kč
Heinkel 70 79,- Kč
BAC Lightning 79,- Kč
M BAC Lightning T55 79,- Kč
Swordfish 89,- Kč
H Me - 262/UI 59,- Kč
A Birdog C 59,- Kč
P Czapla 35,- Kč
PZL - 37 Loś 49,- Kč
IL - 2m3 49,- Kč

Tanky (1/35):
I M-24 Chaffee 199,- Kč
Jumbo M4A Sherman 199,- Kč

I - Italeri
M - Matchbox
H - Heller
A - Airfix
P - Polsko
★ - na objednávku 3 - 5 týdnů

ZÁSILKOVÁ SLUŽBA HPM ZÁSILKOVÁ SLUŽBA HPM

Vážení čtenáři, postupně se snažíme plnit slib přinášet pro Vás nabídku modelů, které nejsou běžně v obchodech k dostání. První vlaštovkou jsou dva shortruny novozélandské firmy Ventura. Bohužel musíme upozornit zájemce, že zásoba je omezená a případná doobjednávka bude trvat několik měsíců, proto neváhejte s objednávkou.

Stříkané modely technologií shortrun v měřítku 1 : 48

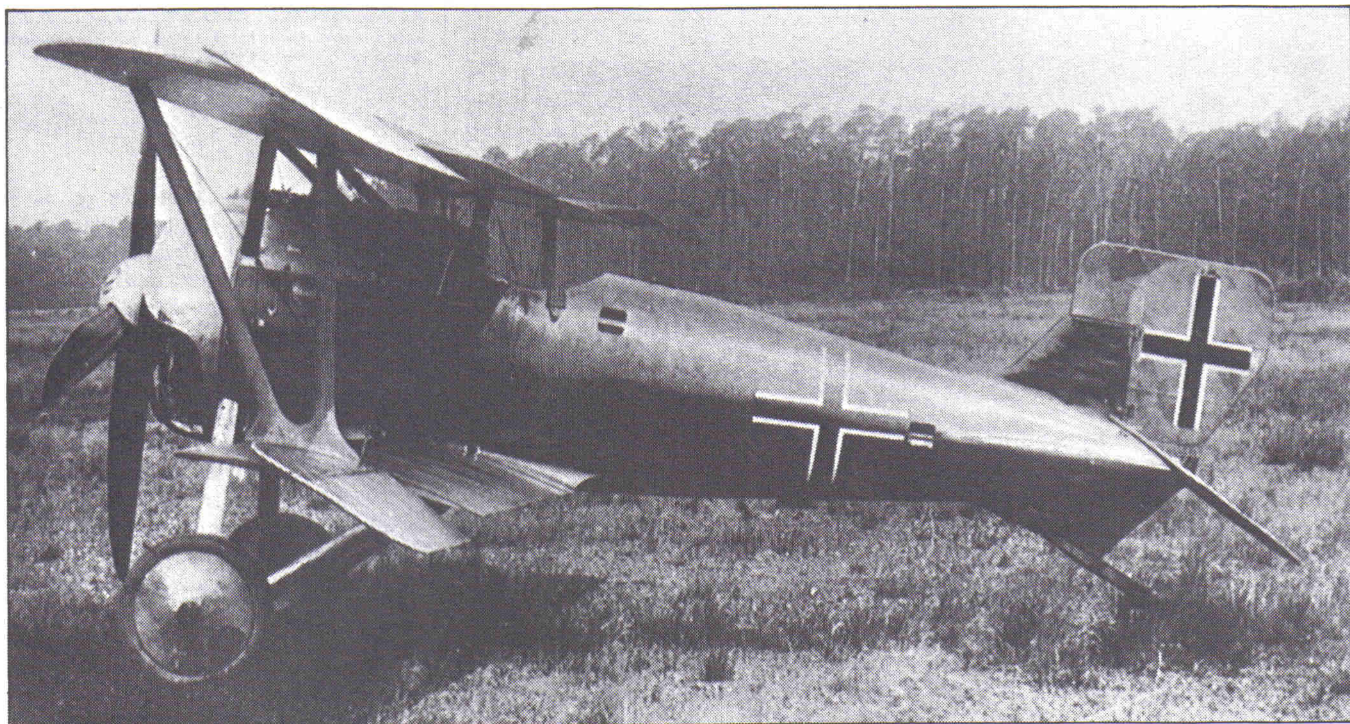


cena: 735 Kč



cena: 595 Kč

V případě zasílání na dobírku je potřeba k ceně připočítat poštovné a balné 50 Kč.



Siemens Schuckert SSW D. III

Siemens Schuckert Werke – SSW D. III/D. IV

Jan Zahálka, Petr Aharon Tesař

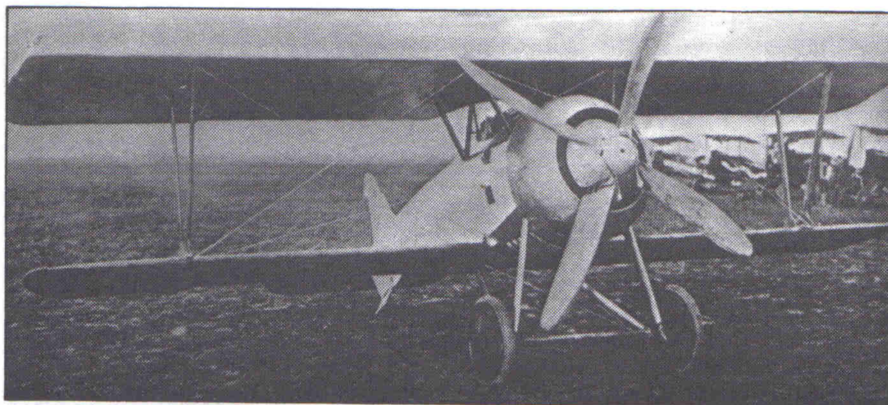
Roku 1847 vstupuje firma Siemens Halske do povědomí technicky orientovaného světa výrobou moderního telegrafického zařízení. Avšak teprve v roce 1873 dochází ke spojení s norimberskou firmou Schuckert v elektrokombinát, který záhy roste do rozměrů koncernu . . .

Obří německý elektrotechnický koncern Siemens-Schuckert Werke (SSW) se do aviatického dění zapojuje roku 1907 vlastním typem neztužené vzducholodě. Avšak již o dva roky později se zcela orientuje na stroje těžší vzduchu, kdy v rozmezí let 1909–1911 vznikají tři vlastní jednoplošné, a ne příliš úspěšné letouny. Zřejmě to je důvodem, že až do roku 1914, přesněji do vypuknutí světové války se výroba letounů u SSW zastavuje. Vedoucí místa konstrukční kanceláře jsou obsazena muži, jejichž jména se v budoucnu stala mezi leteckými výrobci velmi známá, především pak: Dr. Walter Reichel, Dr. Hugo Natalis, Messers Forssman, Wolf a bratři Franz a Bruno Steffenové. Postavení mezi ostatními německými výrobci nemají právě nejlehčí, a tak teprve jednoúčelové bombardovací letouny tříd G a R, u SSW konstruované od roku 1915, se stávají v silné konkurenci vlastních i zahraničních leteckých výrobců pojmem.

V polovině roku 1916, kdy SSW rozjíždí výrobu letounů ve velkém, se na firmu obrací „Inspektion der Fliegertruppen" (Idflieg neboli Inspektorát německého letectva) s požadavkem zhotovit stíhací letoun doslova podle předlohy kořistného stroje, za účelem zkrácení vývojových prací. A tak mimo „obrů" začíná se u SSW pracovat na kopii francouzského, nadmíru úspěšného stíhacího letounu Nieuport 11[1] (Nieuport 11 se stal vzorem mnohým dalším německým výrobcům, ale ne každý se jej snažil okopírovat). Kromě SSW se o to úspěšně pokusila firma Euler, která postavila na 50 letounů označených jako Euler D. I Rovněž SSW označil své kopie Nieuportu 11 jako D. I Letoun, který se až na některé detaily jevil jako dokonalá replika francouzské předlohy, byl přece jen něčím výjimečný. A to svým devítiválcovým birotačním motorem Siemens-Halske Sh. I o 110 k. Jeho originalita spočívala v myšlence na odstranění gyroskopického momentu rotující hmoty motoru, nepříjemně ovlivňující vlastnosti, a tím i pilotáž letounů vybavených rotačními motory. Vnitřní převodové soukolí motoru Sh. I umožňovalo, aby se motorová skříň s válci otáčela jedním směrem a kliková hřídel s vrtulí směrem opačným. (Motor tohoto typu si však již v roce 1907 nechal patentovat původem polský technik Henryk Brzeski. Jeho patent s výkresovou dokumentací se přes firmu Gnome a Siemens dostaly do Německa, kde experimentům s těmito motory věnovala již několik let před válkou právě firma Siemens). Motor byl v trupu uchycen nejen za svou zadní část, ale též za přední čep klikové hřídele. Přednosti birotačního motoru spočívaly navíc v jeho menší spotřebě paliva i rostlinného (ricinového) oleje. (Téměř souběžně pracovala firma Siemens Halske na vylepšeném devítiválcovém motoru Sh. II také o 110 k.).

Při schvalování prototypu SSW D. I v říjnu r. 1916 podepsala firma SSW kontrakt na 150 svých letounů typu D. I (Objednávka se pak ještě k 18. 11. 1916 zvýšila na rovných 250 strojů). Avšak již v červnu 1917 došlo k okamžitému zastavení produkce shora uvedeného stíhacího typu. Celkově tak u SSW vzniklo na 65 letounů typu D. I převážně nasazených na západní frontě, které posléze končily svůj osud u cvičných jednotek. Důvodem k předčasnému ukončení jejich výroby byl rychlý nástup výkonnějších letounů jak v řadách Aliance, tak i v řadách vlastních. (Jediným vskutku pozoruhodným výsledkem dosaženým na stroji typu SSW D. Ib 1231/17 dne 24. 7. 1917 byla jeho stoupavost, kdy výšky 5 000 m dosáhl za 20,5 min., na čemž nesl zásluhu především přetlakovaný motor Sh. I dávající výkon až 140 k.).

Firma Siemens Halske ve vývoji neustrnula a ve snaze o dosažení vyššího výkonu navrhla jedenáctiválcový, opět birotační motor označený jako Sh. III o výko-



Prototyp SSW D. III 7551/17, postavený z D. IIc-lang v Adlershofu v lednu 1918. S tímto letounem havaroval 26. ledna 1918 Lt. Busse.

First flight of the SSW D. III 7551/17 accured at Adlershof in January 1918. This machine, that was built from the D. IIc-lang crashed 26. 1. 1918 with Lt. Busse at the controls.

nu 160 k, kde otáčky vrtule dosahovaly hodnoty okolo 900/min. zatímco počet explozí odpovídal počtu 1 800/min. Jinak řečeno motor rotoval rychlostí 15 ot/sec.; naopak stejnou rychlostí, ale opačným směrem se točila vrtule.

Současně s tím pověřil Idflieg koncern SSW výrobou 3 prototypů stíhacích letounů typu D. II pro letové zkoušky s novými motory Sh. III. Stroje obdržely označení D. IIa 3500/16, D. II 3501/16 a D. IIb 3502/16. (Konstrukční tým koncernu SSW měl již v polovině ledna 1917 vypracován seznam velmi pozoruhodných stíhacích letounů, z nichž však ne všechny se podařilo prosadit do výroby. Jejich výčet však přesto stojí za pozornost... SSW D. Ia, SSW D. Ib (16 m²), SSW D. Ib (19 m²), SSW-D. II, SSW D. IIa, SSW D. IIb, SSW D. IIc-kurz, D. IIc-lang, SSW D. IIe, SSW Dr. I, SSW Dr. Ia, SSW Dr. II a unikátní dvoumotorové DDR. I a DDR. Ia.

Dva z prototypů SSW D. II vyvinutých pod vedením inženýra Haralda Wolfa byly dokončeny již v lednu 1917, avšak až do počátku června musely čekat na motory Sh. III v dílnách firmy. Okamžitě po jejich dodání došlo na letové zkoušky, zahájené 7. 6. 1917, jež se staly únavně zdlouhavým obdobím neustálých experimentů s různými typy dvou a čtyřlistých vrtulí, včetně mnoha zásadních úprav motorů s cílem o dosažení nejvyšších výkonů. Dvanáctinásobný vítěz ve vzdušném boji a tovární zalétávající pilot Lt. d.R Hans Müller dosáhl 5. 8. 1917 výšky 7 000 m za 35,5 min. Let uskutečnil na prototypu D. IIb 3502/16, experimentálně vybaveném překomprimovaným motorem Sh. III. (Přetlakovaný motor Sh. III často označovaný jako Sh. III „neu" dával výkon 200—220 k. Výrobce dokonce tvrdil, že některé motory dosahují výkonu až 240 k. Pochopitelně, že s přetlakováním motoru souvisely i určité konstrukční změny, např. jeho průměr se z 1 050 mm zvětšil na 1 070 mm. Vylepšený motor obdržel záhy konečné úřední označení, a sice Sh. IIIa). Fenomenální výkon motorů Sh. IIIa nejlépe dokládá zkušební let H. Müllera z 25. 7. 1918, kdy při zkušebním letu na SSW D. IV 3029/18 (viz dále) dosáhl výšky 7 500 m za 39 min. Ltn. Bruno Rodschinka, rovněž zalétávací tovární pilot firmy SSW, dosáhl při použití kyslíkového přístroje v září 1918 (!) výšky 8 300 m za 35 min., a to na stroji SSW D. III vybaveném modifikovaným motorem Sh. III (Rh) (viz dále). Dosažený výkon z 5. 8. 1917 každopádně firmu SSW plně opravňoval k zapsání do rejstříku světových rekordů. Müllerovi je navíc předána odměna ve výši 1 500 marek.

Významným krokem vpřed se stalo podepsání dohody uzavřené mezi SSW a Idflieg 7. 10. 1917 o zhotovení dalších 9 prototypů stíhacích letounů. Konstrukce jejich trupů byly speciálně upraveny pro nové motory Sh. III, celkově pak mělo jít o stroje výrazně strukturálně pevnější, avšak lehčí. Hned úvodem stojí za zmínku, že oněch 9 prototypů, označených od D. 7550/17 do 7558/17, se lišilo nejen svými rozměry, ale s cílem dosáhnout nejoptimálnějších výsledků došlo u nich k mnohým konstrukčním změnám a modifikacím.

D. 7550/17 — SSW D. IIc-kurz: (rozpětí 8,5 m).

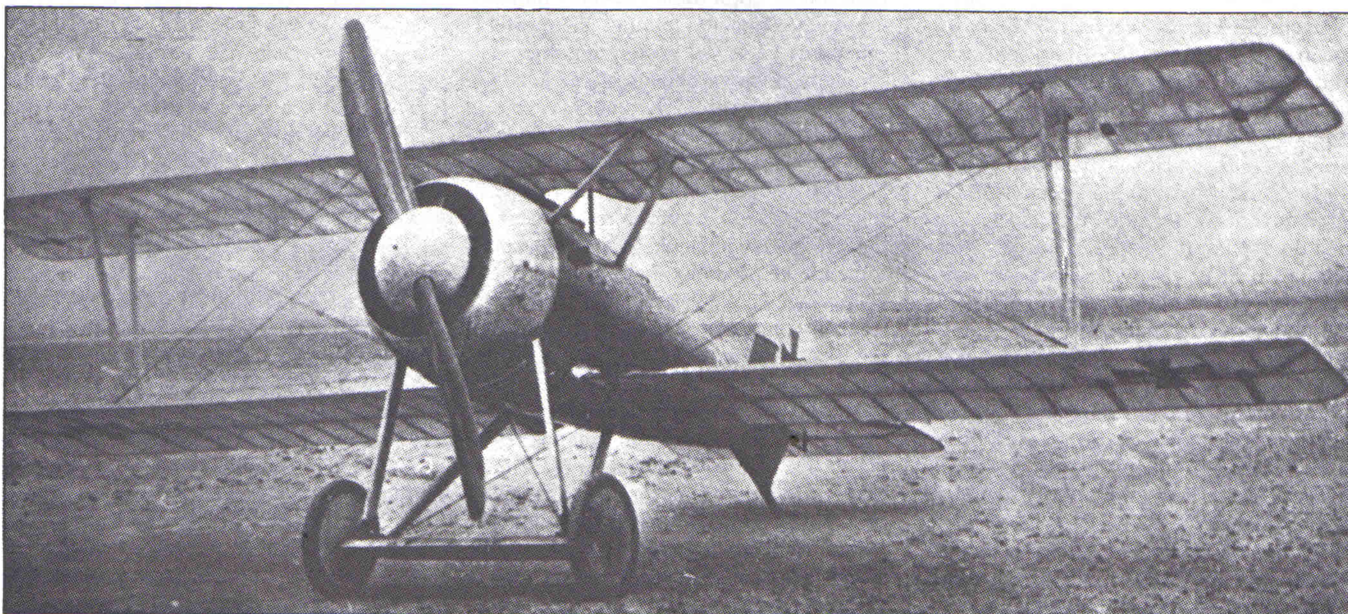
První vzlet uskutečněn již dne 22. 10. 1917. Letoun později přeznačen na SSW D. III 7550/17, který byl určen pro statické testy produkční série letounů SSW D. III.

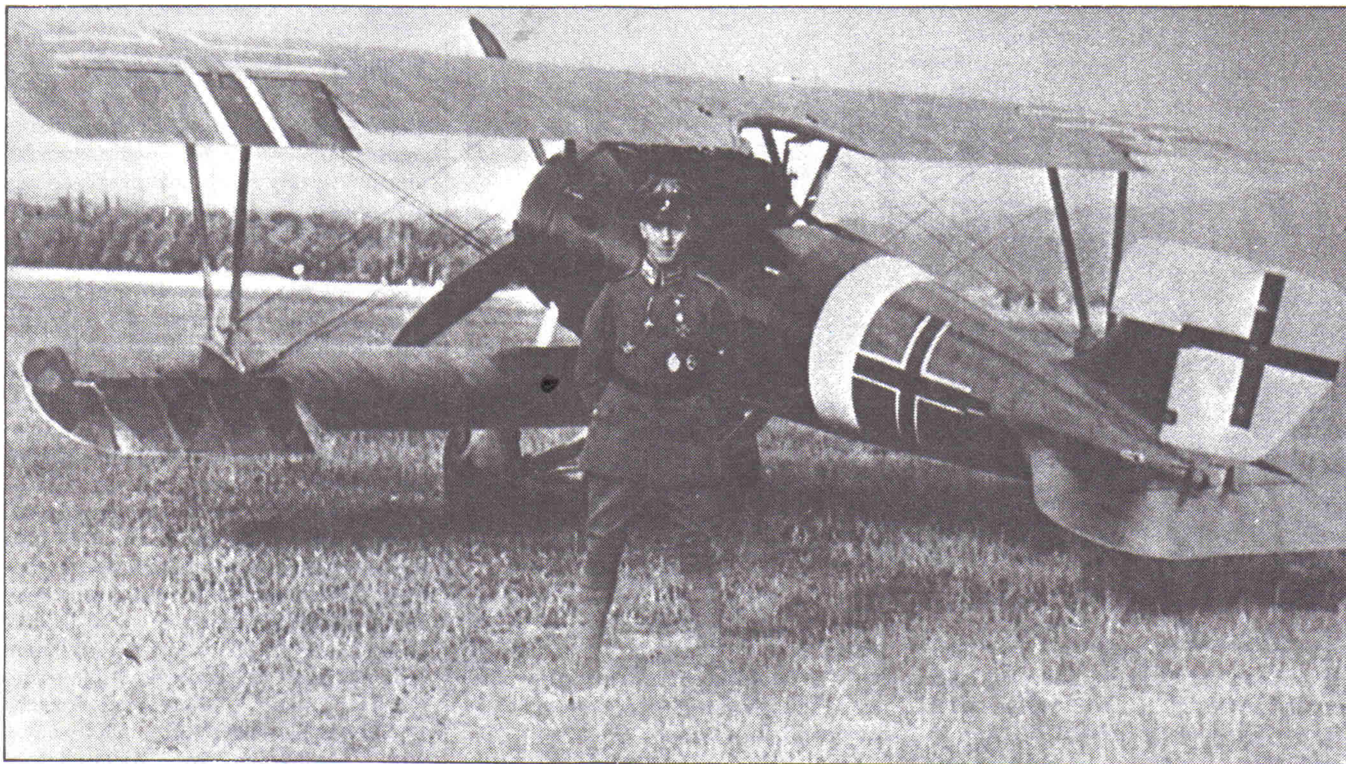
D. 7551/17 — SSW D. IIc-lang: (rozpětí 9 m).

První vzlet proveden 15. 11. 1917. Po typovém přeznačení na SSW D. III 7551/17 se stává prvním létajícím předprototypem série D. III Stroj byl přihlášen do „1. soutěže stíhacích letounů", konané od 20. 1. 1918 v Adlershofu. Po havárii tento letoun přestavěn na prototyp série D. IV označený jako 7554/17 (o rozpětí 8,35 m).

SSW D. III 8346/17, Jasta 19, letiště Balatre, 20. dubna 1918.

SSW D. III 8346/17 of Jasta 19 at the Balatre airfield, 20. 4. 1918.





Vzfw. Paul Leim, Kesta 4b, před svým SSW D. III 1628/18.
Another view of Vzfw. Leim's SSW D. III 1628/18.

Po následné další havárii stroj znovu přestavěn, tentokrát na verzi D. IVa s týmž označením (tedy 7554/17), jehož rozpětí je zkráceno na 7,4 m. (V této podobě byl SSW D. IVa shora uvedeného označení přihlášen 4. 5. 1918 do již „2. soutěže stíhacích letounů" konané v Adlershofu v červnu 1918.

D. 7552/17 — SSW D. III:
(rozpětí 8,7 m, nosná plocha 21,6 m²).
První vzlet uskutečněn 20. 12. 1917. Tento letoun je považován za skutečně původního předchůdce sériových strojů typu D. III Po několika úpravách (mimo jiné i snížení nosné plochy na 19,4 m²) byl rovněž vybrán pro „1. soutěž stíhacích letounů" v lednu 1918.

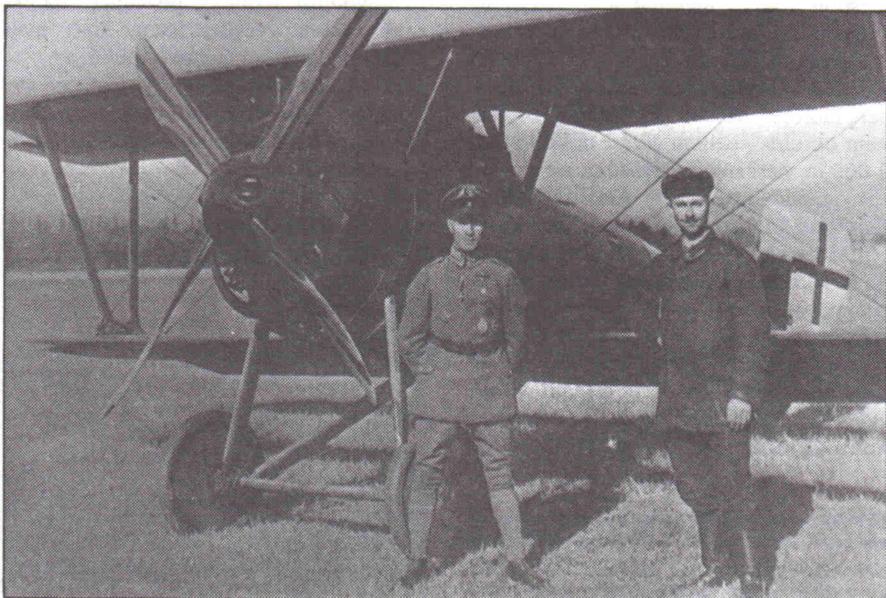
D. 7553/17 — SSW D. IIe:
(rozpětí 8,2 m).
Prototyp pokusně postavený z pozměněnou konstrukcí nosného systému, jejímž základem se stala dvojice torzních duralaluminiových podélníků křídel. Rovněž pak celkové vyztužení nosných ploch doznalo podstatné změny, když vnitřní mezikřídelní vzpěry tvaru „V" byly nahrazeny mnohem robustnějšími vzpěrami ve tvaru „I", přičemž s výjimkou podvozku nebylo použito žádného vnějšího vyztužení lanky, avšak jen do okamžiku prvních ověřovacích letů, které vedly k prokazatelnému zjištění, že vzpěrový systém stroje je za letu nepřijatelně namáhán. Po vyztužení stroje se tento rovněž účastnil „1. soutěže stíhacích letounů" konané v lednu 1918.

Záhy je však přestavěn na typ D. IV 7553/17 a 15. 4. 1918 je odeslán k Jagdgeschwader II za účelem bojového otestování. Pro potíže s motorem je převezen zpět k SSW, kde dochází k jeho dalším úpravám a vybavení novou pohonnou jednotkou. Počátkem července je opět předán Jagdgeschwader II (k 12. 7. 1918 je veden ve stavu Jasta 12).

D. 7554/17 — prototyp vzniklý přestavbou z D. 7551/17 viz výše.

D. 7555/17 — prototyp série D. IV (rozpětí 8,2 m).
První vzlet uskutečněn 18. 6. 1918, v srpnu pak předán do Aldershofu za účelem vykonání statických testů.

Již několikrát byla zmínka o „1. soutěži stíhacích letounů", jež proběhla v druhé polovině ledna 1918 na německé testovací základně v Adlershofu. Předtím však 26. 12. 1917 Idflieg objednal u SSW 20 kusů předsériových letounů typu D. III označených od D. 8340/17 po D. 8359/17 (což byl obvyklý počet strojů pro odzkoušení způsobilosti při bojovém nasazení). Do soutěže zahájené 21. 1. 1918 SSW přihlásil kromě prototypů D. 7551/17, D. 7552/17, D. 7553/17 (připraven až 24. 1. 1918) i první sériový stroj D. 8340/17.



Vzfw. Paul Leim, Kesta 4b, před svým SSW D. III 1628/18, společně s mechanikem.
Vzfw. Paul Leim with his mechanick in front of SSW D. III 1628/18 of Kesta 4b.



Prototyp Siemens Schuckert SSW D. IIc-lang 7551/17.

Prototype of the SSW D. IIc-lang 7551/17.

Již v úvodu soutěže upozornil pilot Müller na přednosti motoru Sh. III, když 21. 1. vystoupal na SSW D. 552/17 do 6 000 m za 21,5 min.

Přes dobrý úvod se ani zkušení frontoví letci, kteří dostali příležitost vyzkoušet nové prototypy SSW, nevyjádřili o těchto nikterak povzbudivě. Například již 25. 1. si Leutnant Hans von der Osten, který vyzkoušel stroj D. 7551/17, stěžoval na velké síly v řízení, malou obratnost a problémy při přistávacím manévru. Celkově pak přirovnal typ SSW D. III v porovnání s Fokkerem D. VII (V.11 nebo V.18) jako „slona k moskytu".

Dne 23. 1. došlo při pojíždění stroje SSW D. IIe 7553/17, řízeného Lt. Müllerem k poškození podvozkových vzpěr letounu. Nehoda byla přisouzena nekvalitnímu materiálu. Avšak již o den později dochází k prvnímu vzletu stroje, za jehož řízením opět sedí Lt. Müller. Ten má však od počátku plné ruce práce, aby jej udržel alespoň v horizontálním letu, neboť letoun se jeví jako „těžký na hlavu" a k jeho letu je třeba užít téměř plné výchylky výškového kormidla a maximálních otáček motoru. Müller po doslova „vydřeném okruhu", během něhož dosáhl výšky 1 000 m, nasazuje na přistání, avšak motor vypovídá poslušnost. Ačkoli výškovka letounu je dotažena na doraz, stroj se řítí téměř střemhlav k zemi. Na poslední chvíli získává jeho pilot opět vládu nad řízením a stroj se (kupodivu bez vážnějšího poškození) zastavuje o hromadu písku. Ředitel firmy von Siemens si je plně vědom následků takového selhání stroje, zejména v případě, že by jeho pilot musel nouzově sedat na továrním letišti a ne zde na velké ploše zkušebního leteckého střediska Adlershof. Müllerův zásah poté náležitě vyzdvihl a ocenil.

23. 1. 1918 Oberleutnant Bruno Loerzer (později nositel řádu Pour le Mèrite a 44násobný vítěz ve vzdušném boji) vzlétl se SSW D. III, D. 7552/17 ke zkušebnímu letu. Potíže s přistávacím manévrem se však opět staly příčinou havárie. Tentokrát se letoun podařilo „přibít" až po sérii skoků, končících na konci dráhy s „ocasem vzhůru". Výsledkem pak byla další četná poškození.

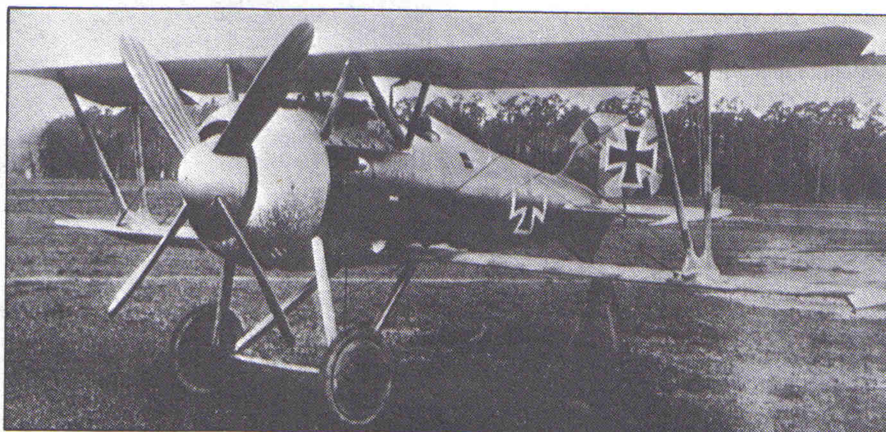
Přistání Lt. Busse s D. 7551/17 dne 26. 1. po vykonaném výškovém letu nedopadlo o nic lépe. Jeho stroj se po dotyku s písečným povrchem převrátil, přičemž došlo k těžkému poškození draku i motoru. Přestože Busse zvolil nevhodné místo pro přistání, bylo zřejmé, že společným jmenovatelem všech prototypů SSW D. III s jejich necitlivým řízením a vysokým podvozkem (daným velkým průměrem dvoulisté vrtule) je požadavek na vysoký stupeň výcviku letců, kteří mají usednout za řízení těchto letounů.

Problém s přistáváním byl částečně vyřešen použitím čtyřlisté vrtule o menším průměru, což umožnilo snížit výšku podvozku. Letové vlastnosti se pak podstatně zlepšily po modifikaci křidélek a ocasních ploch. Všechny shora jmenované úpravy byly aplikovány na stále ještě letuschopném stroji SSW D. III 8340/17, jež se po úpravách vrátil 27. 1. 1918 do soutěže a přesvědčivými výkony prokázal správně zvolenou cestu. (V měření sil dostupu do 5 000 m nechal za sebou i takové letouny jako Albatros D. Va, prototypy Fokkeru D. VII-V.11 a V.18. Fokker Dr. I.Pfalz D. IIIa, Pfalz D. VIII i Rumpler D. I.

Nápadná rychlost stoupání stíhaček poháněných rotačními motory Sh. III a Goebel Goe. III se vhodně doplňovala s obratností a rychlostí. 23. 1. 1918 bylo posuzováno několik stíhacích strojů, pilotovaných továrními i frontovými letci v tzv. paralelní srovnávací soutěži. SSW D. III 8340/17, pilotovaný Lt. Müllerem (což byl první let sériového stroje svého typu) se „utkal" s prototypem Fokkeru D. VII (V.11 nebo V.18), pilotovaným Rtm. Manfredem von Richthofenem a Albatrosem D. Va s přeplňovaným motorem Mercedes D. IIIa, za jehož řízením seděl Lt. Hans Klein. SSW D. III z tohoto měření sil vyšel velmi dobře. Byl rychlejší než Albatros a podstatně rychlejší než Fokker (ovšem jen do hladiny 2 000 m). Jisté však je, že „Siemensy" během celé soutěže příliš sympatií nezískaly. Ředitel von Siemens se nechal slyšet, že „Jeden má pocit, že veškeré Richthofenovy sympatie patří Fokkerům . . .!" Sám von Richthofen po prohlídce Siemensovy firmy, již navštívil během ledna 1918, prohlásil, že „Všechny stroje zúčastněné na soutěži byly pomalé a jejich stoupavost je druhotná". Stejného mínění byl i Oblt. B. Loerzer a většina ostatních frontových letců.

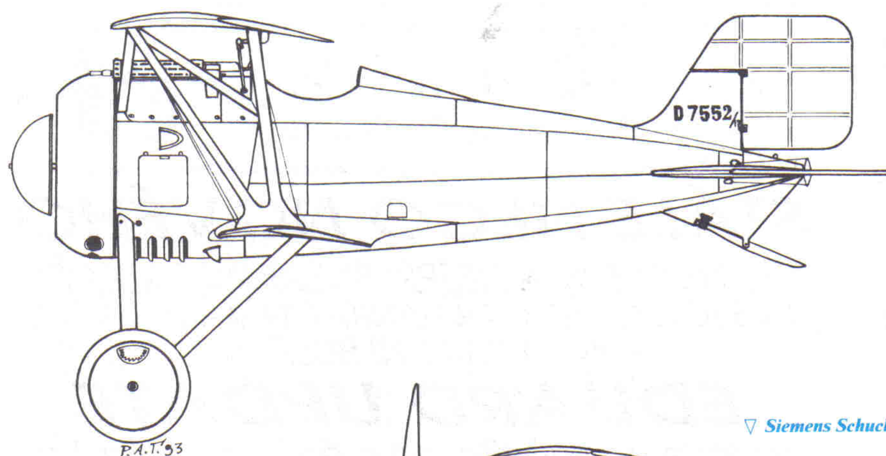
Nicméně konstrukční tým SSW si věděl rady a plně využil zákonů fyziky, když se odhodlal obětovat stoupavost svých strojů (snížením hloubky horní nosné plochy) za rychlost (viz typ SSW D. IV).

(dokončení příště)



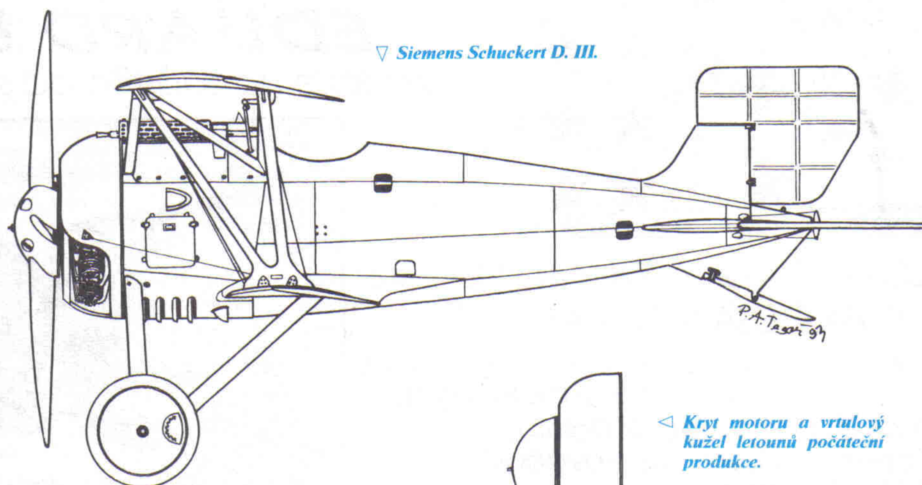
Siemens Schuckert SSW D. III 8441/17 na továrním letišti. Letoun byl 16. 3. 1918 odeslán k JG III.

The SSW D. III 8341/17 at the factory airfield. 16. 3. 1918 was this machine transfered to JG III.



◁ *Prototyp SSW D. 7552/17.*

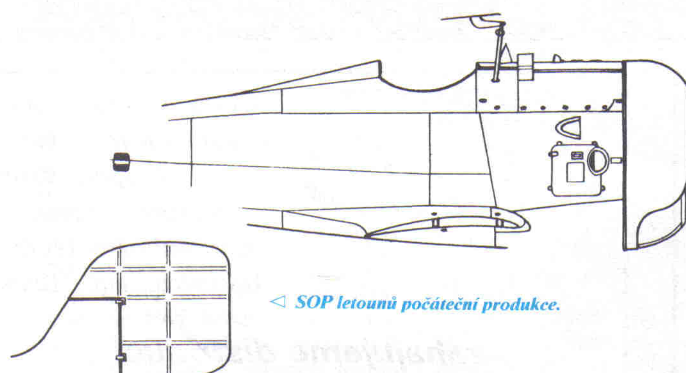
▽ *Siemens Schuckert D. III.*



M 1 : 48



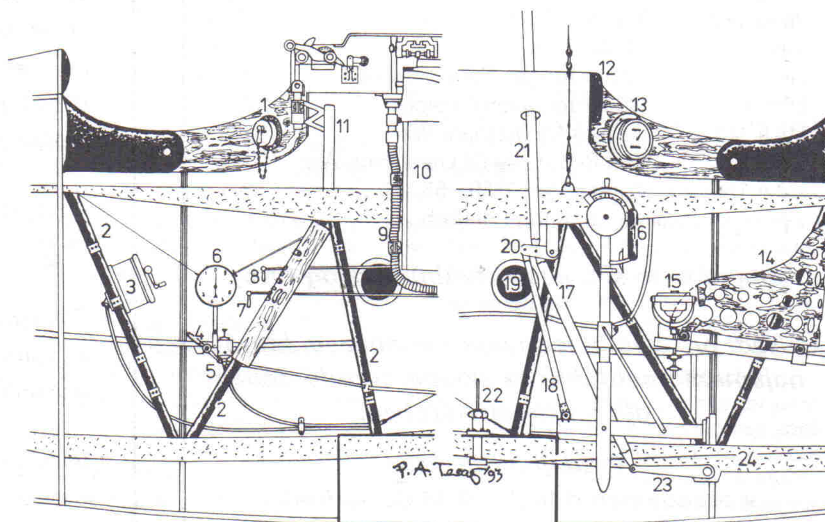
◁ *Kryt motoru a vrtulový kužel letounů počáteční produkce.*



◁ *SSW D. III — pohled na odlišnosti pravé strany; stroj s opěrkou hlavy a krytem motoru užívaným Lt. Grevenem (Jasta 12).*

◁ *SOP letounů počáteční produkce.*

1. *Vypínač magneta*
2. *Trubka 28 mm*
3. *Natáčení magneta*
4. *Plynová páka*
5. *Olejové čerpadlo*
6. *Výškoměr 0—8 km*
7. *Ovládání přívodu benzínu*
8. *Ovládání přívodu oleje*
9. *Kabel synchronizátoru*
10. *Schránka s municí*
11. *Zadní část kulometného lože*
12. *Kožený polštářek proti nárazu (stroje SSW D. III a D. IV nemají klasickou pilotní desku)*
13. *Chronometrický tachometr*
14. *Překližková sedačka*
15. *Kompas*
16. *Řídicí páka*
17. *Ovládání křidélka — dolní část 13,5 × 24 mm*
18. *Vahadlo ovládání křidélka 18 mm*
19. *Přístupový otvor do prostoru pro vystřílený nábojový pás*
20. *Klika ovládání křidélka*
21. *Horní táhlo ovládání křidélka 13,5 × 24 mm*
22. *Pedál nožního řízení*
23. *Dolní klika ovládání křidélka*
24. *Lanko nožního řízení*



Bezpečnostní letectvo 1946—1950

Jiří Rajlich, Jiří Sehnal

Dočasnou ztrátou čs. samostatnosti v roce 1939 formálně i fakticky zaniklo i československé bezpečnostní letectvo, tehdy nazývané jako Četnické letecké hlídky. Přestože k obnovení činnosti letecké bezpečnostní složky mohlo dojít až po skončení války roku 1945, první jednání o jejím znovuvytvoření se konalo ještě během válečného konfliktu. Proběhlo v Londýně 9. prosince 1943 za účasti všech zainteresovaných složek a došlo na něm k ustavení komise pro leteckou dopravu za účasti představitelů ministerstev vnitra, veřejných prací a zemědělství. Reálný podklad všem plánům však dal až konec války.

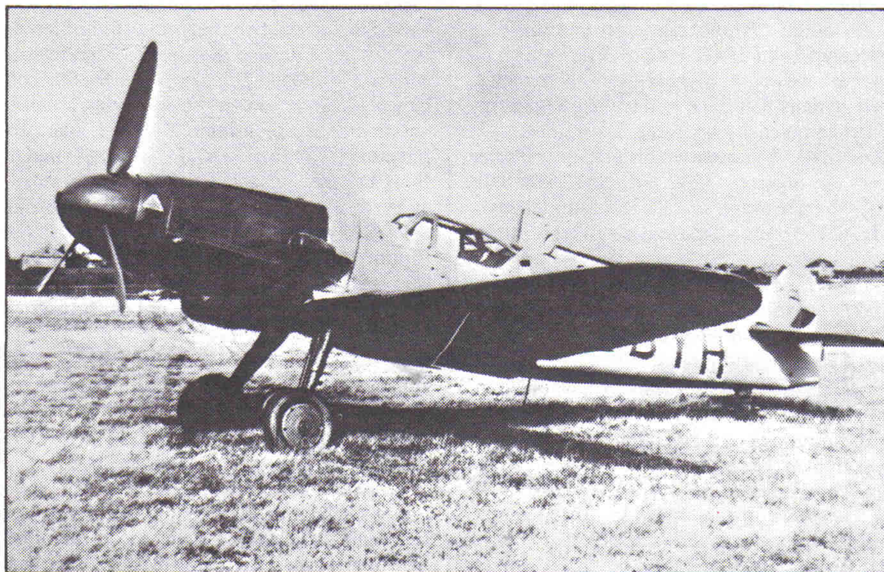
Poválečné čs. vojenské letectvo bylo co do své organizace a celkového zaměření pojato především jako frontové (taktické), tedy s určením přímé letecké podpory akcí pozemních svazků. Bylo rozhodnuto, že otázky protivzdušné obrany státu budou ve společné kompetenci ministerstev národní obrany a vnitra, v jehož rámci se počítalo s vytvořením nástupců předválečných ČLH. Již koncem května 1945 při Zemském velitelství SNB v Praze začalo z iniciativy předválečných příslušníků ČLH fungovat letecké oddělení, jehož existence byla formálně schválena již o měsíc později. Velitelem tohoto oddělení se stal kpt. let. Oldřich Štangl a úkolem této složky byla teoretická průprava personálu, projednávání podmínek nákupu letecké techniky a postupné zřizování leteckých hlídek. Za tímto účelem bylo záhy vyvoláno jednání s ministerstvy národní obrany a dopravy, s nimiž se vyjasňovalo a upřesňovalo poslání bezpečnostního letectva, otázky jeho personálního obsazení, výstroje a výzbroje. Jasně se začalo rýsovat, že nový letecký bezpečnostní svazek bezprostředně naváže na činnost předválečných ČLH. Jedním z potvrzení tohoto faktu byla i osoba velitele, pplk. Antonína Vlka, který ČLH velel po celou dobu jejich existence v letech 1935—1939. Dnem 31. prosince 1945 byl ustanoven přednostou oddělení leteckých hlídek štábu Hlavního velitelství SNB v Praze. Dnem 23. února 1946 byly záležitosti tohoto oddělení vyňaty z působnosti HV SNB a byly přesunuty do nově vzniklé oddělení ministerstva vnitra, totiž Velitelství letectva SNB. V jeho čele zůstal pplk. Vlk.

K vlastnímu zřízení Letectva SNB došlo dnem 25. března 1946, a to vyhláškou ministerstva vnitra č. 81/1946-Va/5, v níž byla definována i jeho prozatímní struktura. Letectvo SNB se tak dělilo na velitelství v Praze-Ruzyni, letecké oddíly, které byly zřízeny tři v sídlech Zemských velitelství SNB (Praha, Brno a Bratislava), a jednotlivé letecké hlídky. V čele Letectva SNB stanul dnem jeho vzniku již zmiňovaný pplk. Antonín Vlk a jeho zástupcem se stal pplk. František Weber, bývalý důstojník čs. letectva ve Velké Británii, kde velel 310. čs. stíhací peruti (1941—42) a později 134. čs. Airfieldu (1943—44).

O tom, že Letectvo SNB bezprostředně navazovalo na předválečné ČLH nejlépe svědčí i úkoly, které mu byly svěřeny vzpomínanou vyhláškou MV z 25. března 1946. Byl mu svěřen dohled nad dodržováním leteckých předpisů, ať už ze strany letounů domácích nebo zahraničních, mělo hájit pravomoc a svrchovanost čs. státu nad vlastním vzdušným prostorem, dále mělo spolupracovat s pozemní bezpečnostní službou a pomáhat ji ze svého hlediska (např. při stíhání zločinců apod.), mělo asistovat při plynulém provozu letecké dopravy (např. při pasové kontrole), vykonávat pomocnou a záchrannou službu, poskytovat pomoc při živelných pohromách a při leteckých nehodách (pokud se ovšem nejednalo o havárie letounů vojenských) apod. Šlo tedy o úkoly, jejichž formulace byla takřka doslova totožná s těmi, které dostaly předválečné ČLH do vínku při svém vzniku roku 1935.

Obdobně tomu bylo i se směrnicemi pro zákroky proti letounům, jenž se dopustily přestupků, nebo jenž neoprávněně vnikly do čs. vzdušného prostoru. Byly definovány vyhláškou ministerstva vnitra ze dne 27. července 1946. Každý provinilý letoun měl přistát na nejbližším letišti a měl být podroben bezpečnostní a celní prohlídce. Rozkaz k přistání mu měl dát bezpečnostní letoun radiotelegraficky nebo radiotelefonicky podle mezinárodně platných předpisů, nebo měl být upozorněn výstražnou palbou. Dělo se tak za dne a v noci, a to sérií výstřelů v desetivteřinových intervalech. Speciální střelivo mělo způsobovat buď zelené světlo, nebo zelené hvězdy. Vyhláška pamatovala i na označení provinilce letícího ve skupině s jinými letouny. V tomto případě mělo být letadlo, jenž mělo být donuceno přistát, označeno svazkem paprsků nepřetržitého bílého světla zaměřeného na něj.

Přestože počátky Letectva SNB byly skromné, postupně se podařilo vybudovat z něj početnou a na tehdejší československé poměry i poměrně kvalitně vyzbrojenou složku. Bylo po vzoru ČLH organizováno do tzv. leteckých hlídek. První z nich, se sídlem v Praze-Ruzyni, se podařilo zformovat již 15. července 1946 a tato již po dvou týdnech, konkrétně 1. srpna téhož roku, zahájila svou činnost. K 1. říjnu 1946 byly zformovány další tři hlídky se sídly v Českých Budějovicích, v Brně a v Bratislavě-Vajnorech, dnem 30. června 1947 vešly v život i hlídky dislokované v Karlových Varech a v Košicích, 12. prosince 1947 zahájily činnost hlídky umístěné v Jičíně a v Olomouci a dne 8. listopadu 1948 byly zřízeny hlídky v Plzni-Borech a v Rimavské Sobotě (ta však měla své letiště ve Zvolenu). Každá taková hlídka obvykle spolupracovala s bezpečnostními složkami přilehlých obvodů, které se několikrát měnily, především v souvislosti s přijetím zákona o krajském zřízení roku 1949. K plnění krátkodobých úkolů byly ještě zřizovány tzv. letecké detašmány. Například roku 1947 byly zřízeny detašmány na Trech Dubech a v Přerově, určené pro letecké zásahy proti prořídlým oddílům Ukrajinské povstalecké armády (tzv. banderovci), snažících se z Polska a Ukrajiny probít přes Slovensko a Moravu dále na západ. V květnu 1948, v souvislosti s převzetím moci komunistickým režimem a



Prvními stíhačkami Letectva SNB se roku 1946 staly Messerschmitty Bf 109 verzí G a K, které byly po válce v počtu 21 ks, označovaných jako Avia C-10 (později S-99), rekonstruovány čs. leteckým průmyslem. Dvacet z nich přešlo do služeb Letectva SNB. Na snímku je stroj C-10.8 s bezpečnostní imatrikulací OK-BYH.

The first fighters that the Police recieved where the Messerschmitt Bf 109G and K's. Their new denotation was Avia C-10 later S-99.



Náročná služba „létajících esenbáků" s sebou přinášela i mimořádné události. Na snímku nehoda stíhačky C-10.14 (OK-BYN) poblíž pražské Ruzyně. Pilot, kpt. Albl (na snímku vlevo) však vyvázl bez pohromy.

Damaged C-10.14 OK-BYN near the Prague--Ruzyn airport, the pilot capt. Albl, standing on the left was unhurt.

z toho vyplývajícím rostoucím počtem úletů vojenských, dopravních či sportovních letců hledajících na západě azyl a svobodu, přibyly dva detašmány v západních Čechách, konkrétně v Klatovech a v Mariánských Lázních.

Po přijetí prvního zákona o národní bezpečnost i roku 1947, v němž byla zakotvena rovněž existence bezpečnostního letectva, byly vydány směrnice upřesňující jeho úkoly a byl upraven i jeho vztah k ostatním složkám SNB. Výnosem ministerstva vnitra ze dne 12. prosince 1947 bylo Letectvo SNB pak přejmenováno na Bezpečnostní letectvo, název, který mu pak zůstal až do jeho zániku roku 1950.

Pokud se týká personálu, rekrutoval se buď z bývalých příslušníků předválečných ČLH, nebo z řad letců-účastníků zahraničního či domácího odboje, případně z mladých pilotů, vyškolených po válce. I této složky se citelně dotkla poúnorová čistka mezi komunistickému režimu nenakloněným personálem. Dnem 15. března 1949 byl své funkce zbaven a odeslán do výslužby i sám velitel Bezpečnostního letectva plk. Antonín Vlk. Jeho zástupce, plk. František Weber, byl již 31. března 1948 přeřazen od MV k MNO, 2. února 1949 byl z armády propuštěn a posléze uvězněn. Novým velitelem Bezpečnostního letectva se dnem 15. března 1949 stal pplk. Albín Hejtmánek, jenž stál v čele této složky až do ukončení její činnosti. V souvislosti s personálem Bezpečnostního letectva je nutné ještě podotknout, že výrazem jeho příslušnosti byly pochopitelně uniformy SNB s příslušnou symbolikou.

Zřizování dalších leteckých hlídek odpovídal i materiální růst této letecké bezpečnostní složky, která k 1. září 1950 disponovala již 120 stíhacími, dopravními, kurýrními a cvičnými letouny.

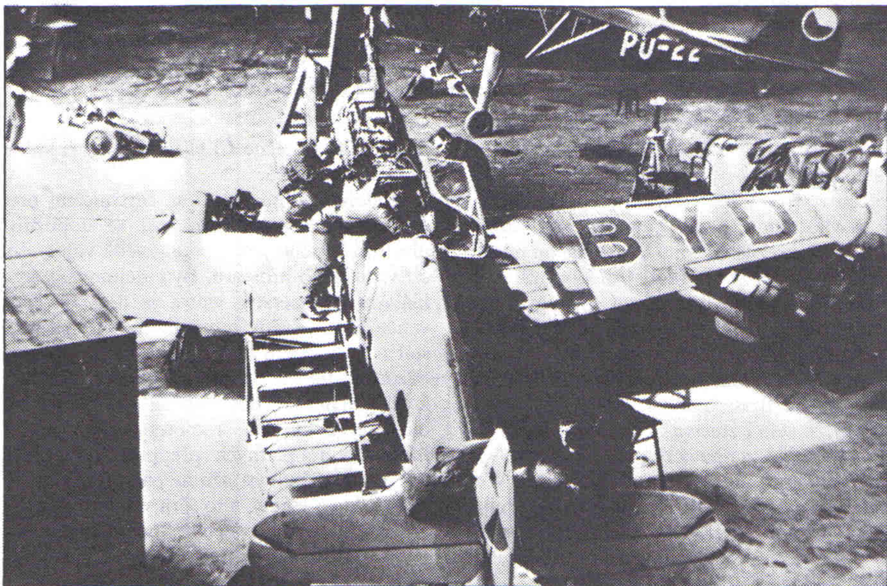
Pokud jde o stíhačky (byly vybaveny kulomety a signálními kouřovými raketami), byly určeny především k ochraně vzdušného prostoru a k ostraze hranic. V naprosté většině se jednalo o stroje Avia C-10 (později přeznačeny na S-99), což byly původně německé Messerschmitty Bf 109 verzí G a K, jenž na čs. letištích a v továrnách zůstaly poškozené či rozpracované po skončení války a byly rekonstruovány po válce pro potřeby čs. vojenského, respektive bezpečnostního letectva. Zdaleka nejvíce však měli bezpečnostní stíhači k dispozici stíhaček Avia S-199, což byly v podstatě totožné stroje, avšak s méně vhodným motorem Jumo 211 F/J, namísto původních pohonných jednotek Daimler Benz DB 605A/D. Tuto nejpočetnější stíhací výzbroj pak doplnily menší počty strojů S-97 (čs. označení Lavočkinů La-7) a S-89 (Spitfire LF. Mk. IXE), na nichž se po skončení války vrátili čs. stíhači z východního a západního bojiště. Pro finální fázi stíhacího výcviku a také k rychlé kurýrní službě sloužily u bezpečnostního letectva rovněž cvičné stíhačky Avia C-110 (později přeznačené na CS-99) a CS-199, což byly dvoumístné varianty již vzpomenutých typů S-99 a S-199, a dále stroje CS-95 (Lavočkin La-5UTI).

K širšímu užití, především k výcviku, spojovací službě a ke kondičnímu létání byla určena celá řada dalších typů. Šlo o původně německé stroje, jejichž výroba (s určitými úpravami) byla po skončení války v Československu obnovena, jako byly letouny K-65 „Čáp" (původně Fi 156C Storch), C-2B (Arado Ar 96B), C-104 (Bü 131D Jungmann s motorem Minor 4-III) a C-106 (Bü 181B Bestmann s týmž motorem), nebo stroje z poválečných amerických dodávek — K-68 (Piper L-4 Grasshopper) a K-74 (Fairchild UC-61 Forwarder) — anebo o poválečné vlastní československé konstrukce, jako byly K-75 (Aero Ae-45) a K-63 (M-1D „Sokol").

Od roku 1948 Bezpečnostní letectvo plnilo i funkci vládní letky ministerstva dopravy při přepravě vládních činitelů. Užívalo k tomu letouny D-52 (v Československu po válce uschopněné původně německé Junkersy Ju 52/3 m), D-44 (z po válce obnovené výroby německého typu Siebel Si 204D) a především spolehlivé stroje D-47A/B (tedy Douglasy C-47A/B Dakota z poválečných amerických dodávek).

Za zmínku rovněž stojí působení jediného vrtulníku, který tehdy Bezpečnostní letectvo užívalo, typu VR-1, což bylo čs. označení německého stroje Focke-Achgelis Fa 223 Drachen. Byl užíván v letech 1948—49 a mj. sloužil k řízení dopravy v Praze při XI. Všesokolském sletu, který byl posledním protikomunistickým vystoupením organizace Sokol jako celku. Stalo se tak v červnu 1948 a VR-1 při té příležitosti přistál i na ploše Strahovského stadionu.

Pokud se týká činnosti Letectva SNB/Bezpečnostního letectva, je nutno konstatovat, že byla všestranná a pochopitelně byla i poplatná vývoji tehdejší vnitro- i mezinárodněpolitické situaci. Kromě dozoru nad dodržováním leteckých předpisů, pátrání po zločincích, řízení dopravy, ochraně letišť, či kurýrní službě a doprovodech letounů dopravujících VIP nebo při ostraze hranic plnili „létající esenbáci" řadu dalších úkolů. Poskytovali pomoc při živelních pohromách, jako třeba



Výměna motoru u bezpečnostní Avie C-10.4 (OK-BYD) v hangáru v Praze-Kbelích. V pozadí je kurýrní K-65 „Čáp" od 47. průzkumného leteckého pluku.

Engine exchange in Avia C-10.4 at Prague-Kbely.

při jarní povodni na Berounce roku 1946, nebo při lesních požárech během katastrofálního sucha v létě 1947, podíleli se na práškování polí a lesů proti škodlivému hmyzu v letech 1948 až 50, měli svůj podíl na vyšetřování leteckých katastrof, nouzových přistání a jiných mimořádných událostí, roku 1947 zasahovali proti banderovcům, od roku 1948 se snažili zabraňovat ilegálním (ale naprosto pochopitelným) úletům do zahraničí apod. Mimochodem, právě z tohoto důvodu byly po roce 1948 nejsilnější letecké hlídky dislokovány u západní hranice, konkrétně v Plzni-Borech a v Karlových Varech. Obě disponovaly po deseti stíhačkách a po čtyřech až šesti kurýrních letounech, zatímco stavy ostatních hlídek se pohybovaly zhruba na čtyřech stíhacích a dvou až čtyřech kurýrních strojích.

Vzhledem k zastarávající výzbroji a k potřebě zdokonalit ostrahu hranic v dobách studené války rozhodlo předsednictvo vlády o přenesení tohoto úkolu z kompetence ministerstva vnitra na ministerstvo národní obrany, neboť do výzbroje vojenského letectva začaly počátkem padesátých let přicházet podstatně výkonnější proudové stíhačky MiG 15 (u nás označované jako S-102). Ostatně z téhož důvodu bylo na letiště v Chebu přemístěno několik vojenských proudových Jaků-23 (S-101), aby tu nahradily zastaralé vojenské Avie S-199, které svými výkony rozhodně na potenciální narušitele čs. vzdušného prostoru nestačily. Situace nakonec vedla k tomu, že ke dni 23. prosince 1950 bylo Bezpečnostní letectvo zrušeno. Ze 120 letounů, které mělo k témuž datu k dispozici, převzalo 103 strojů vojenské letectvo a rovněž převážná část z 303 „létajících esenbáků" přešla k armádě. V majetku ministerstva vnitra tak zůstalo 15 letounů a 30 příslušníků personálu.

Ochrana vzdušného prostoru tak byla svěřena vojenskému letectvu, které z materiálu a personálu bývalého Bezpečnostního letectva dnem 15. prosince 1950 vytvořilo na letišti Plzeň-Bory 51. letecký pluk, složený ze tří letek po 2-3 rojích, jenž dočasně převzal úlohu ostrahy hranic než se stanou bojeschopnými nově formované a cvičené stíhací pluky vyzbrojené MiG 15. Ve své výzbroji měl 51. pluk především Avie S-199, dále stroje Avia/Letov C-2B, kurýrní letouny K-65 „Čáp" a dokonce oba kusy dvoumotorových strojů LB-79, což byly původně německé Heinkely He 219A Uhu zkompletované po válce v Československu. Roku 1953 byl pluk rozpuštěn.

Ani po rozpuštění své letecké složky se však nechtěla tehdejší bezpečnostní služba obejít bez služeb letců. Šlo především o zajištění přepravy osob a nákladů pro potřeby resortu. Tyto úkoly plnila již od 1. ledna 1951 tzv. Bezpečnostní letka v Praze-Ruzyni, vzniklá ze zrušeného Bezpečnostního letectva. Právně však byla její struktura a úkoly stanoveny až výnosem ministerstva národní bezpečnosti (vzniklého roku 1950 vyčleněním z kompetence ministerstva vnitra a pověřeného řízením bezpečnostního aparátu) ze dne 3. dubna 1951. K dispozici měla především dopravní letouny Lisunov Li-2, Aero C-3 (Siebel Si 204D) a Iljušiny Il-14. Zmíněným výnosem byla podřízena velitelství Státní bezpečnosti, pro níž vykonávala i „zvláštní úkoly" jako průzkum, fotografování a sledování. Zde se uplatnily hlavně stroje K-75, K-65, K-63 a C-106. Velitelem Bezpečnostní letky se stal npor. Miloslav Eliáš, který o řadu let později, v srpnu 1968, jako šéf Letky MV právě na Ruzyni neblaze proslul ve funkci jakéhosi šéfa „uvítacího výboru" pro „bratrské" armády se samopaly „spřátelené ráže". Díky jeho „aktivitě" tak měl letecký most z tehdejšího SSSR na Ruzyň hladký průběh. Ale to už je úplně jiná historie.

MARKING STROJŮ LETECTVA SNB/BEZPEČNOSTNÍHO LETECTVA 1946—1950

Barevné provedení letounů vycházelo — byť v pozměněné formě — z tradic předválečných ČLH. Letouny byly na všech plochách nastříkány tzv. kovovou šedí, s tím, že *spodní plochy strojů kryl její tmavší odstín,* zatímco horní a boční plochy byly nastříkány odstínem světlejším. Přední část trupu s vrtulovým kuželem, dále náběžné hrany křídel a výškových kormidel byly šarlatově červené. Na směrovce byl umístěn znak ve tvaru sférického trojúhelníku, který měl ještě bílý lem. Na křídlech a na trupu se nacházela civilní imatrikulace složená z písmen státní příslušnosti OK-a rejstříkové značky o třech písmenech, které začínaly písmeny BS, BX, BY nebo BZ. Celá civilní imatrikulace byla provedena rovněž šarlatově červenou barvou a jednotlivá písmena nesla rovněž bílý lem. Takovéto výše popsané provedení markingu bylo stanoveno vyhláškou ministerstva vnitra z 27. července 1946, nicméně vyskytly se i určité odchylky. Potvrzuje to například fotografie stíhačky S-89 (Spitfire LF. Mk. IXE) s imatrikulací OK-BXD, která namísto předepsaného kovově šedého nátěru nese původní „anglickou" kamufláž složenou s nepravidelných polí barev Dark Green/Ocean Grey na horních a Medium Sea Grey na spodních plochách.

V souvislosti se vznikem ministerstva národní bezpečnosti roku 1950 byl výnosem ministerstva vnitra ze dne 27. března 1950 poněkud pozměněn i marking strojů Bezpečnostního letectva. Hlavní změna spočívala v přestříkání celé civilní imatrikulace, kterou nahradilo písmeno B-a čtyřmístný číslicový kód. To vše provedeno opět šarlatově červenou barvou a bíle lemováno. Stejným výnosem bylo původní bílé lemování sférického trojúhelníku na SOP nahrazeno lemováním modrým. Šarlatově červené doplňky zůstaly na svých obvyklých místech, avšak kovově šedé provedení letounu nebylo nařízeno, nýbrž bylo ponecháno libovolné s výhradou, že imatrikulace musí být jasně čitelná. Proto se lze setkat s různým barevným provedením letounů Bezpečnostního letectva, např. Aera C-2B v barvě hliníkového bronzu, Aera C-104 s krémovým či Avie S-199 s šedozeleným nátěrem apod. Tyto zásady platily až do rozpuštění Bezpečnostního letectva ke dni 23. prosince 1950.

V souvislosti s těmito popsanými zásadami markingu se čtenář nesmí nechat zmýlit několika fotografiemi bezpečnostních stíhaček C-10 (S-99), které sice nesou bezpečnostní „kabát" (tedy kovově šedý nátěr s šarlatově červenými doplňky a se sférickým trojúhelníkem), ale na trupu mají místo bezpečnostní imatrikulace nastříkán písmenovělíslicový kód náležející vojenskému letectvu. Jde tu např. o C-10 (S-99) s vojenskými kódy EV-11, EV-12, EV-14 apod. Ve skutečnosti šlo rovněž o stroje Letectva SNB, které však byly roku 1947 dočasně zapůjčeny nově vzniklému Stíhacímu výcvikovému středisku zřízenému při 2. letecké divizi v Českých Budějovicích pro účely přeškolování čs. stíhacích pilotů, ať už vojenských nebo bezpečnostních. Kódy EV, které byly přiděleny strojům velitelství 2. letecké divize, po návratu letounů C-10 (S-99) Letectvu SNB zmizely a byly opět nahrazeny bezpečnostní imatrikulací.



V řadách Bezpečnostního letectva sloužilo i pět Spitfirů LF. Mk. IXE, v ČSR označovaných jako S-89. Toto je unikátní, bohužel jediný známý snímek těchto strojů (v tomto případě OK-BXD) v barvách tohoto uživatele.
The Police had also five Spitfires LF. Mk. IXE. This is the only known photo of this type used by the Police.

Autoři jsou velmi zavázáni ředitelce Muzea Policie ČR v Praze dr. Machutové a jejímu zástupci dr. Kleisnerovi za ochotné vyhledání potřebných podkladů, bez nichž by tento článek nemohl mít tuto podobu. Patří jim za to náš upřímný dík. Autoři

35. výročí založení 28. SBOLP „Těšínský“

Petr Soukop

V říjnu letošního roku si příslušníci 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku dislokovaného na letišti Čáslav—Chotusice připomenou 35. výročí založení pluku, který vznikl na základě rozkazu MNO č. 003 z roku 1958 přejmenováním 22. stíhacího leteckého pluku na 28. SBOLP dne 1. října 1958. 28. SBOLP byl zachován historický název „Těšínský“.

Na leteckém dni v Čáslavi dne 19. 6. 1993 byl poprvé veřejnosti předveden výroční MiG 23BN v originálním markingu. Toto letadlo bylo vyrobeno 22. září 1982. Zálet byl proveden 30. 9. 1982 a do provozu byl schválen dne 1. 10. 1982. V originální sovětské dokumentaci dodané spolu s letounem byl stroj označen jako MiG 24BN. Výrobní číslo letadla je 0393219825, evidenční číslo, se kterým létá, je 9825. První let s tímto letadlem v Čáslavi vykonal dne 8. 1. 1983 pilot pplk. Hřebačka. Ke dni 5. 8. 1993 měl letoun nalétáno 801 hodinu, z toho ve výročním provedení 17 hodin.

V roce 1989 byla originální sovětská kamufláž doplněna trojúhelníkovými znaky útvaru (známými již z letounů SU-7), které byly umístěny na bocích trupu pod kabinou pilota.

Na počátku léta 1993 byl letoun u příležitosti 35. výročí založení útvaru přestříkán do současné podoby. Autorem návrhu (který se v detailech lišil od současného provedení) je npor. ing. Brhlík. V průběhu prací na letadle se podoba návrhu přizpůsobovala podmínkám a možnostem realizačního týmu.

Práce na letadle byly zahájeny dne 25. 5. 1993, kdy byl celý povrch letadla přebroušen, čímž výrazně zesvětlal, místy dokonce prosvítal pod původním nátěrem kov. V této podobě létal dne 2. 6. 1993. Práce pokračovaly až 9. 6. 1993, kdy byl celý povrch dobroušen (pouze zdrsněn původní nátěr) a odmaštěn. Týž den započalo stříkání modročernou barvou „midnight blue“. V počáteční fázi byl letoun vytažen před úl, roztažena křídla, aby mohly být nastříkány plochy, které jsou při zataženém křídle schovány v trupu. Poté byl opětovně zatažen do úlu, kde stál téměř do dokončení prací na hydraulických zvedácích se zataženým podvozkem.

Na rozdíl od letounu MiG 23BN ev. č. 9139 byl poněkud změněn tvar a barevné provedení orla. Z původního černého, bíle lemovaného trupového čísla zůstal pouze bílý lem, namalovaný přes žluto-oranžovo-červený plamen. Práce byly dokončeny 18. 6. 1993.

Příslušníci technického personálu por. Jan Štachyra, por. René Zemčák, npor. Petr Přibyl, ppor. František Ferus a por. Lubomír Žilka odpracovali při realizaci celého návrhu více jak 450 hodin, převážně ve svém volném čase včetně víkendů, přičemž celkové náklady na realizaci činily více jak 3 000 Kč.

Od veřejné premiéry dne 19. 6. 1993, která proběhla v rámci leteckého dne na letišti v Čáslavi, doznal letoun několika změn.

Výsostný znak na kýlové ploše, který byl původně umístěn na levé straně ve spodním cípu čísla 3 a na pravé straně čísla 5, měl průměr 240 mm a skládal se pouze z modré a červené výseče, bílou tvořila celá číslice. Ještě týž den byla bílá výseč olemována černou linkou. Dne 22. 6. 1993 byl na příkaz velení znak zvětšen na 350 mm a linka kolem bílé výseče namalována podkladovou modročernou barvou.

Ve středu 23. 6. 1993 se měl letoun zúčastnit běžného letového dne, ale z důvodu nepředpisových výsostných znaků na kýlové ploše (měly menší průměr oproti předpisům) byl odtažen ze stojánky a do vzduchu se nedostal. 25. 6. 1993 byl znak přemístěn na původní předpisové místo a zvětšen na 520 mm. Rovněž jiskra v oku orla byla přemalována červenou barvou. Tentýž den měl letoun v novém kabátě i premiéru ve vzduchu, kde jej pilotoval mjr. Pavlíček.

Dalšího veřejného představení se měl letoun zúčastnit ve dnech 15.—18. 7. 1993 na CIAF 93 v Hradci Králové, ale den před odletem na tuto akci byla účast 28. SBOLP odvolána. MiG 23BN bohužel není zařazen v předváděcí skupině českého letectva, údajně snad pro zastaralost a technický stav letadel řady MiG 23BN. Není však jasné, proč by se nemohl zúčastňovat leteckých dnů alespoň jako součást statické ukázky, když jinak se s těmito letouny běžně létá. Předvedení tohoto letadla na další letecké akci, třeba i v příštím roce, by bylo nejlepším poděkováním všem těm, kteří se o něj denně starají.



Foto: Jan Štachyra

MiG 23BN 9825 v úlu na hydraulických zvedácích při nástřiku nových barev.

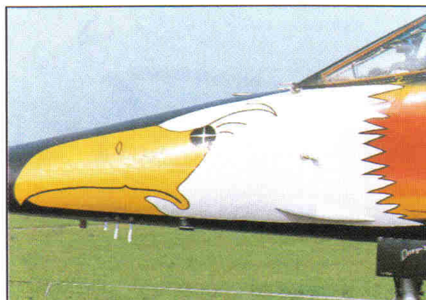


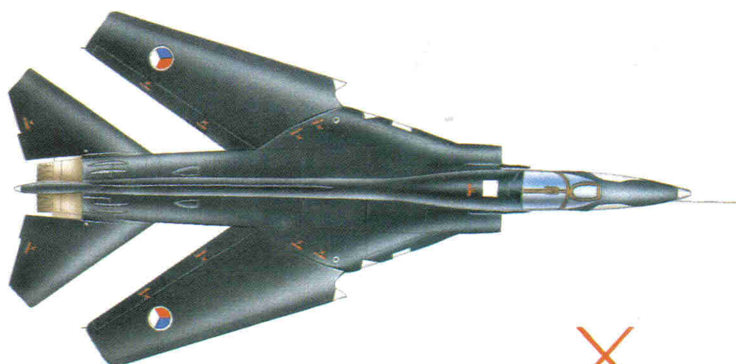
Foto: Petr Soukop

9825 jak byl předveden na leteckém dnu v Čáslavi dne 19. 6. 1993. Jiskra v oku je ještě bílá, výsostný znak na kýlové ploše má průměr 240 mm.

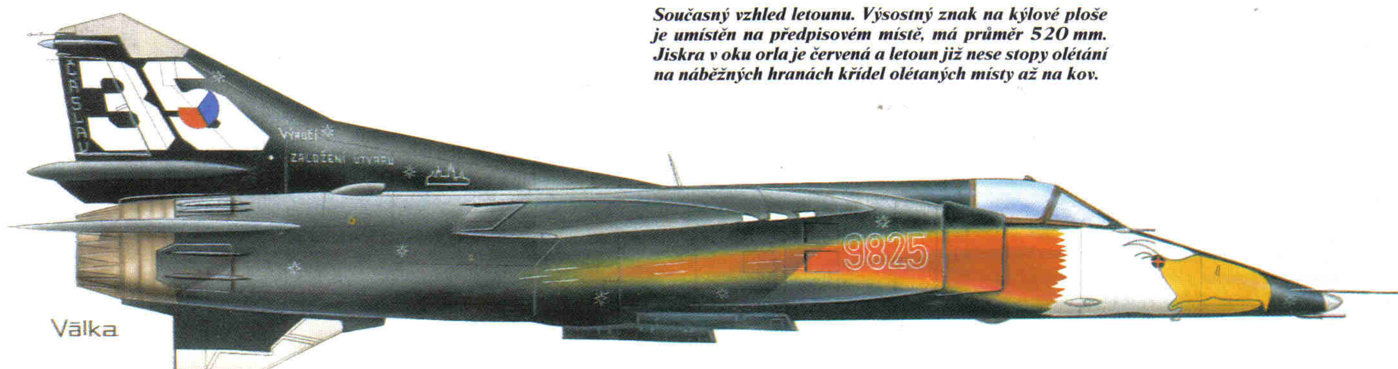


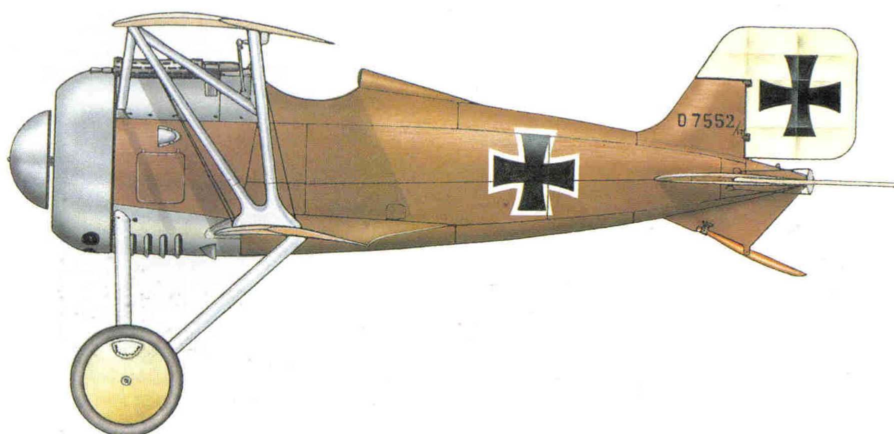
Detail výsostného znaku průměru 240 mm na pravé straně.



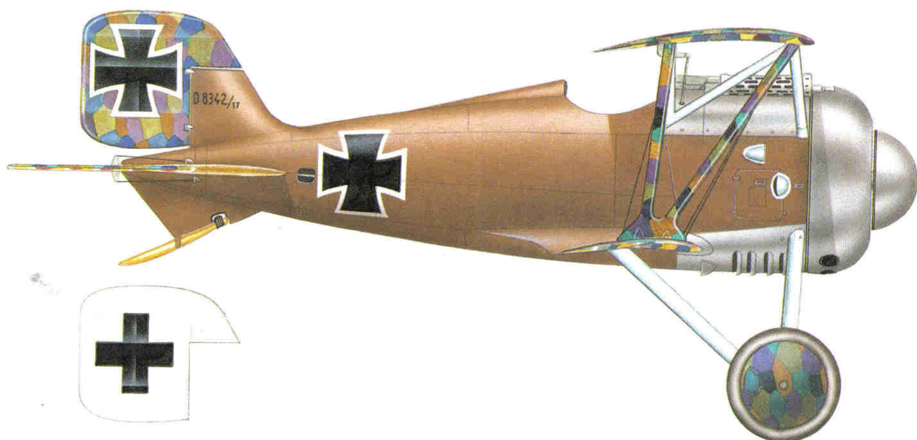


Současný vzhled letounu. Výsostný znak na kýlové ploše je umístěn na předpisovém místě, má průměr 520 mm. Jiskra v oku orla je červená a letoun již nese stopy olétání na náběžných hranách křídel olétaných místy až na kov.

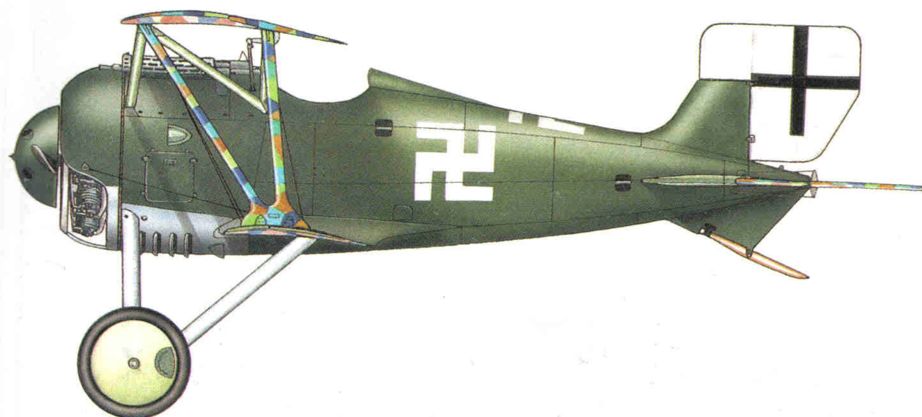




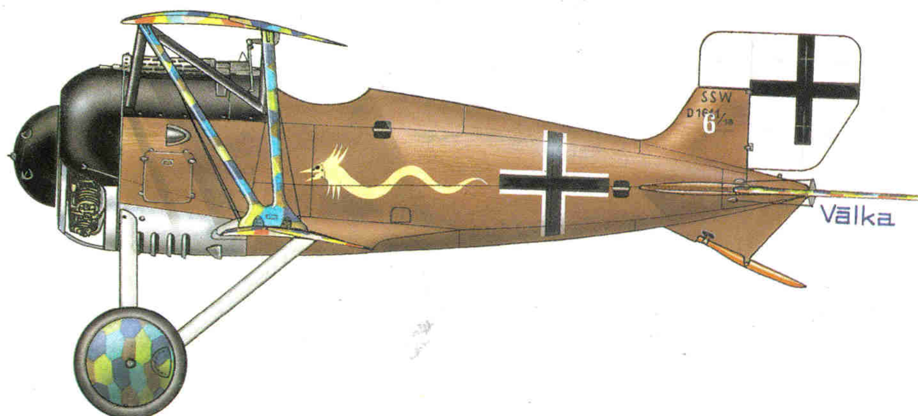
23. 1. 1918 havaroval při přistání po zkušebním letu Oblt. Bruno Loerzer (44 vítězství, Pour le Mèrite) s prototypem SSW D. III, D. 7552/17. Stroj byl v barvě materiálu.



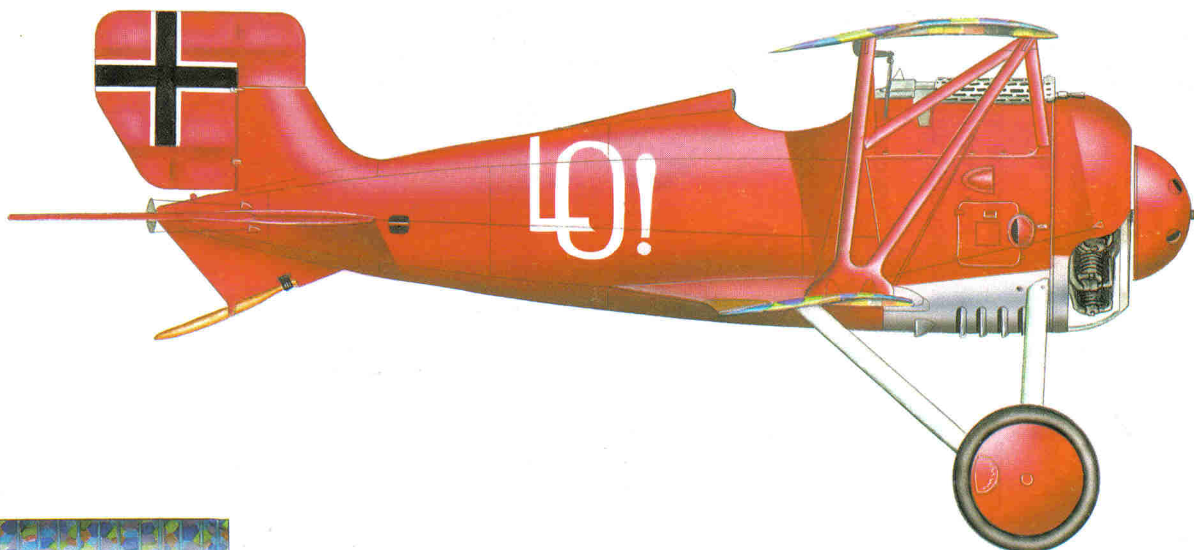
Siemens Schuckert SSW D. III, D. 8342/17 demonstrovaný v březnu 1918 Lt. Hansem Müllerem, zkušebním pilotem SSW (12 vítězství), u JG III. Stroj byl později poslán zpět a modifikovaný se vrátil na frontu v září 1918 jednotce Kesta 4b do Freiburgu. Trup letounu je v barvě materiálu — překližka je lakovaná červenohnědým lakem. Plátěné součásti a mezikřídelní vzpěry jsou v pěti barvách lozenge. Ještě v březnu 1918 po nařízení Idfieg o změně výsostného označení byl na zabílenou směrovku natřen trámový kříž.



Modifikovaný SSW D. III první série (počínaje strojem D. 8340/17), se kterým u Kesta 5 létal a v polovině září 1918 sestřelil 2 francouzské Breguety Vzfw. Fritz Beckhardt. Tento letoun dokumentuje fakt, že Werner Voss (48 vítězství, Pour le Mèrite) nebyl jediným Židem v německém letectvu, na jehož letadle se objevila, později Hitlerem zdiskreditovaná svastika. Židovský pilot Beckhardt použil tohoto oblíbeného motivu jako symbolu „mnoho štěstí“, stejně jako další piloti obou válčících stran 1. světové války. Křídla stroje jsou lozengová (čtyřbarevný vzor), plechy naspod trupu jsou jako u většiny Siemensů v barvě materiálu. Stroj skončil ve Švýcarsku.



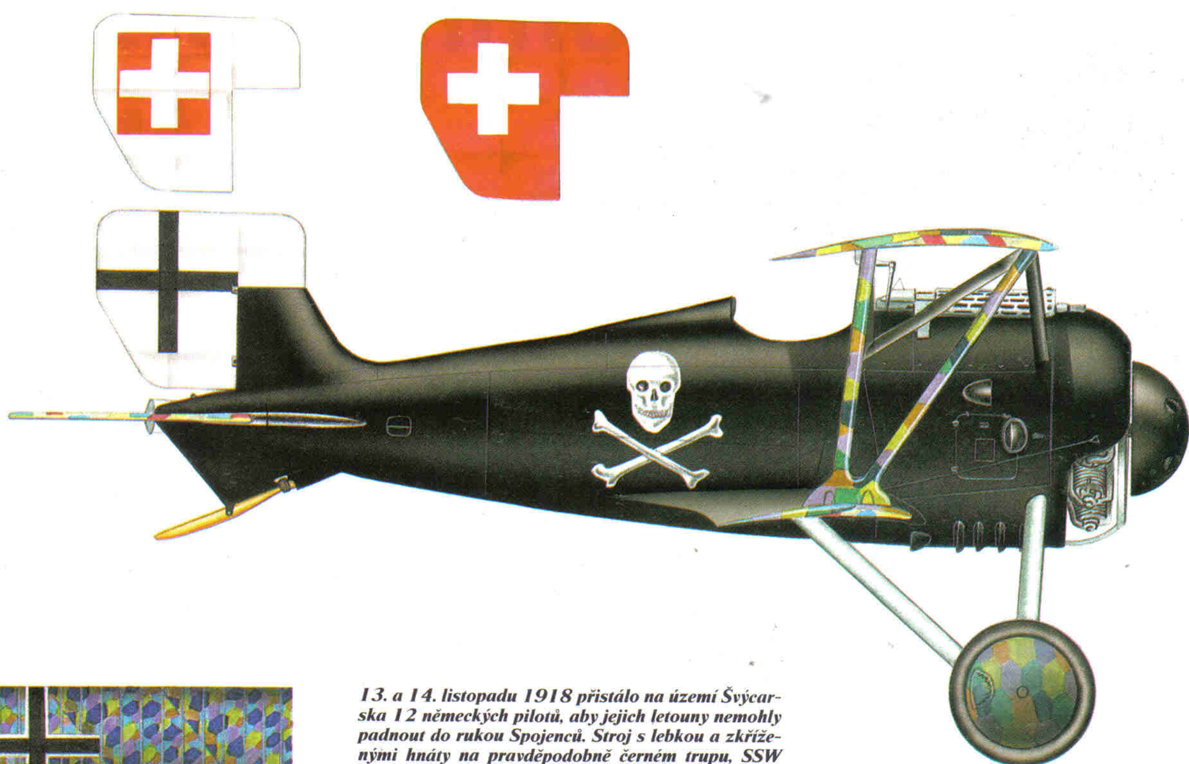
S SSW D. III, D. 1611/18 létal u Kesta 4b pilot Kessler. Letoun označený bílou číslicí „6“ a žlutým úhořem (nebo snad hadem) byl v barvě materiálu a potažen lozengovým plátnem, pouze plechy v přední části trupu a motorový kryt byly na horních a bočních plochách černé, stejně jako vrtulový kužel. Směrovka byla bílá.





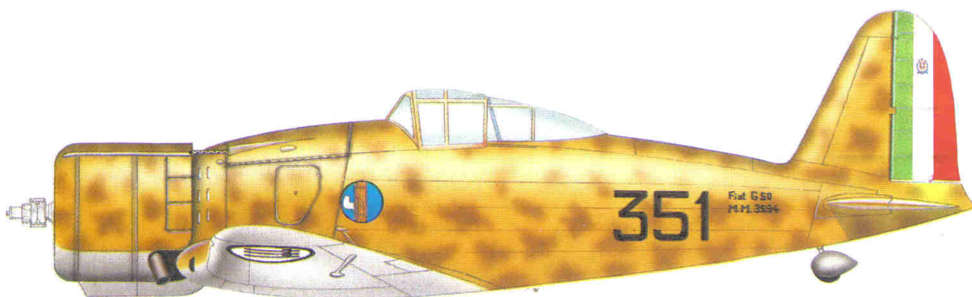


S letounem SSW D. III létal v posledním roce války i velitel Jasta 4 Oblt. Ernst Udet (62 vítězství, Pour le Mèrite). Červený trup letounu zdobylo bílé označení „LO!“, zkratka jména Udetovy snoubenky Loly Zink. Křídla jsou potažena pětibarevným lozenge plátnem.

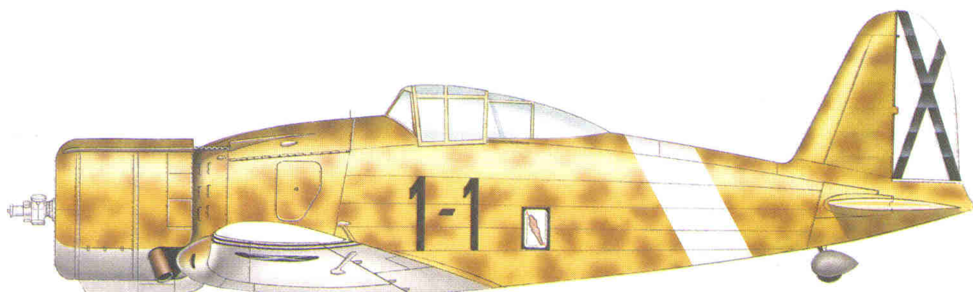




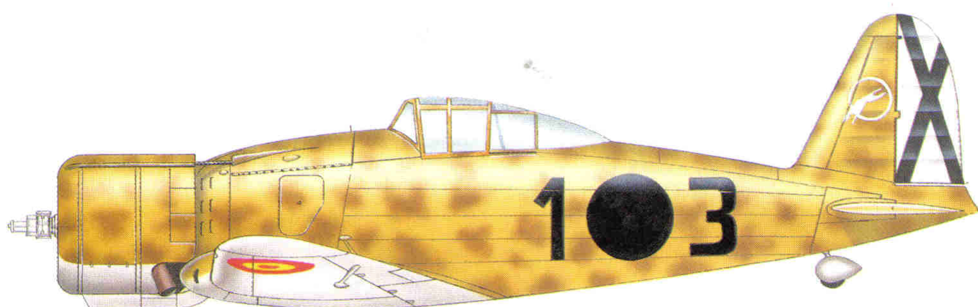
13. a 14. listopadu 1918 přistálo na území Švýcarska 12 německých pilotů, aby jejich letouny nemohly padnout do rukou Spojenců. Stroj s lebkou a zkříženými hnáty na pravděpodobně černém trupu, SSW D. III D. 8356/17, patřil pilotu Langemu od Kesta 5. Švýcaři přetřeli kříže na křídlech bílou barvou, směrovka prošla dokonce dvěma stadii švýcarského markingu — viz. obr. Křídla letounu byla potažena lozenge plátnem (pětibarevný vzor).



Jednou z prvních squadriglií, která obdržela nové stíhací Fiaty G.50, byla 351ª Squadrigila tvořící spolu s 352ª Squadriglií 20° Gruppo. Zbarvení bylo standardní, tvořené pískovou barvou s množstvím hnědých skvrn na horních a bočních plochách. Spodní kryla světle šedá barva. Trikolora na směrovce řadí zde zobrazený stroj do předválečného období.



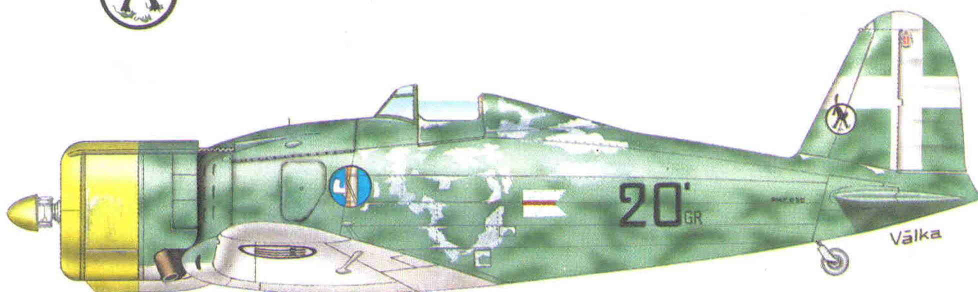
Osobní letoun magg. Bonzana, velitele Gruppo Sperimentale Caccia, jež mělo prověřit novou stíhačku v ohni bojů občanské války ve Španělsku. Boje ale skončily dřív, než si piloti jednotky mohli pořádně vystřelit.



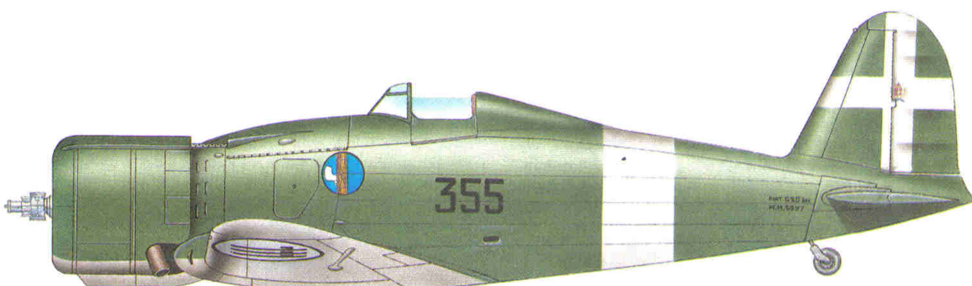
Po skončení občanské války obdrželo zbylých 11 kusů Fiat G.50 španělské letectvo, které je používalo spolu s He 112 u Grupo de Caza 27. Zde si přílišné obliby nezískaly, a proto počátkem roku 1943 mizejí ze služby.







Opět osobní stroj magg. Bonzana, tentokrát ve funkci velitele 20° Gruppo C. T. při dobrodružné akci proti Velké Británii v roce 1940. Již při prvé akci se ukázalo, že G.50 svým doletem nestačí na požadované ofenzívní úkoly. Přesto zůstaly v Belgii nejdéle, až do začátku roku 1941. Jejich úkolem se ale stalo pouhé hlídkování nad belgickým pobřežím. Za povšimnutí stojí nekvalitní nátěr či barva, která vlivem povětrnostních podmínek značně oprýskávala. Horní a boční plochy tentokrát kryly dvě zelené. Spodní byly opět světle šedé.



Několik strojů nasazených proti Řecku neslo jednoduchou kamufláž sestávající ze zeleně natřených horních a bočních ploch, se světle šedými spodními. Příkladem je tento G.50 od 355ª Squadriglie.

Dmitrij Jefimovič Tjunikov

Pavel Šipka
Foto: Pavel Tjunikov

1. Služba v carské armádě

Emigrace vždycky znamená těžké životní rozhodnutí. I v tom případě, kdy se jedná o volbu mezi životem a smrtí. Tjunikov zvolil život.

Dmitrij Jefimovič Tjunikov se narodil dne 5. 11. 1895 — podle juliánského kalendáře 23. 10. — ve Vozněsensku v Chersonské gubernii. Jeho otec byl učitelem a matka Eufrosinie zůstávala v domácnosti. Dmitrij Jefrimovič měl čtyři sourozence, dva starší bratry a dvě mladší sestry. Ve svém rodném městě nejdříve vychodil základní školu a pak gymnázium. V té době zemřel jeho nejstarší bratr Michal na záškrt. Po ukončení gymnázia odchází za prací do nedaleké Oděsy. Zde v roce 1914 začíná studovat na univerzitě. Ale o rok později, po dokončení prvního ročníku, dobrovolně rukuje. Situace v té době není pro Rusko jednoduchá. Po neúspěchu ve Východním Prusku fronta zasahuje již hluboko do ruského vnitrozemí. To si dobře uvědomuje i jednoroční dobrovolník Tjunikov, když 16. 5. 1915 rukuje do Singievské dělostřelecké školy. O dva měsíce později, 29. 7., je jmenován kadetem-desátníkem. K 1. 11. téhož roku je vyřazen ze školy v hodnosti praporčíka a zařazen do Carského Sela k polnímu lehkému dělostřelectvu Záložního těžkého dělostřeleckého divisionu. 24. listopadu ho odvelí k Petrohradskému pevnostnímu dělostřelectvu ve funkci mladšího důstojníka 9. roty. Ale již druhý den po svém příjezdu na frontu (podle jeho osobních údajů sloužil od roku 1915 do roku 1918 na frontě Riga-Dvinsk) se stává starším důstojníkem 1. baterie 9. roty. Dne 8. března 1916 je poprvé zraněn, při německém dělostřeleckém přepadu mu zůstává v pravé noze střepina granátu. Po svém uzdravení je od 3. května převelen k 13. těžké dělostřelecké brigádě, kde se stává starším důstojníkem 1. baterie. V této funkci je také 10. září povýšen na podporučíka. Dne 22. května 1917 se dozvídá, že je vybrán (na vlastní žádost?) k absolvování výcviku leteckých pozorovatelů a odjíždí do Školy leteckých pozorovatelů Severní fronty v Dvinsku. Během kursu je 2. července jmenován poručíkem a po skončení je s odborností pozorovatel-radista-řídící dělostřelecké palby, převelen dne 15. srpna k 33. aviooddílu do Rigy — na doplnění ztrát. Čtyři dny nato je však zraněn. Okolnosti jeho druhého zranění si však vyžadují, abychom se o něm zmínili podrobněji. Podle zlomkovitých výpovědí pamětníků a příbuzných se jeden z největších okamžiků pilota Tjunikova udál takto: Skupina letců 33. aviooddílu seděla v kráteru po granátu. V tom okamžiku začal německý dělostřelecký přepad plynovými granáty. Tjunikov, který sedí na okraji, je při jednom z výbuchů raněn do zad a do hlavy a tlaková vlna jej dostává ven z kráteru. Celé okolí je zamořeno plynem, který se valí i mezi zbylé letce. V okamžiku, kdy je situace kritická, přichází zraněný a přiotrávený Tjunikov s plynovými maskami pro své spolubojovníky. Tolik vzpomínky na vyprávění samotného letce. Fakta nám pak říkají, že letec Tjunikov byl u města Pskjul Sv. Družinino otráven jedovatými dusivými plyny a zraněn do zad a do hlavy. Dále za vojenské zásluhy spojené s tímto zraněním obdržel Řád sv. Vladimíra 4. třídy s meči a stuhou. A co je pravděpodobně největším potvrzením hodnověrnosti vzpomínek pamětníků — jeho další kariéra v oddíle. Nejdříve je dne 10. 9. povýšen o dva stupně, na štábního kapitána („Za



chrabrost, projevenou v bojích za noční výzvědné služby") a konečně 10. 11. je jmenován pobočníkem 33. aviooddílu. Nebylo běžné, aby se v ruské armádě během 12 měsíců služby stal z praporčíka štábní kapitán.

V té době však již začíná rozpad bývalé carské armády nabývat hrozivých rozměrů. Bolševická agitace ničí subordinaci i morálku. Dezerce celých jednotek jsou na denním pořádku. Názory se polarizují. Začíná rudý (ale i bílý) teror. Dmitrij má to štěstí, že 33. aviooddíl je v podstatě konsolidovaná jednotka, která si uchovává bojeschopnost a pravděpodobně i určitý stupeň „neutrality" ve zmatcích začínající občanské války. To ale nevyhovuje proněmecky orientovaným bolševikům, kteří oddíl stahují 27. února 1918 ze zhroucené fronty. O čtyři dny později je podepsán v Brestu Litevském jeden z nejpotupnějších mírů ruských dějin. Co konkrétně v té době dělá Tjunikov, nevíme. Proto pouze v krátkosti — 16. 5. 1918 je 33. aviooddíl odvelen na Sibiř. 4. 7. 1918 se oddíl dobrovolně a v plném stavu připojil k čs. armádnímu sboru na Rusi a je zařazen do Husitské divize — do Jekatěrinburské skupiny čs. vojsk plukovníka Vojcechovského a dne 16. 8. 1918 do stavu vojsk generála Gajdy. Nazpět k ruským vojskům přešel oddíl v dubnu 1919.

Dmitriji Tjunikovovi byla v legiích přiznána hodnost kapitána a s legiemi se také vrací přes Vladivostok do Evropy.

V průběhu první světové války i v občanské válce létal Dmitrij na celé plejádě vícemístných strojů, které vlastnila letecká škola a aviooddíl. Byly to především letouny typu Anatra, Lebeď, Voisin, Caudron, Spad, Nieuport a Far-

Gramotnost nebyla mezi mužiky příliš rozšířená. Pro případ zajetí rudými tedy Tjunikov místo bolševické bumážky raději nosil fotografii s komunistickým deníkem Pravda.

In case of falling into the Bolshevik hands Tjunikov had favored this photo rather than documents.

Tjunikov jako carský důstojník, ruské letecké síly používaly mnoho druhů uniforem, přejatých i od dělostřelectva.

Tjunikov as a officer of the Russian Imperial Army Air Service.



man. Spojení pozorovatele se zemí u těchto letadel zajišťovaly jednak vesměs dovážené radiostanice — těžké přístroje s dosahem 10—50 kilometrů, ale především signální rakety a v noci i signální světla různých barev. To samé platilo i pro pozorování v upoutaných balónech, kterého se Dmitrij také zúčastnil.

V průběhu služby získal štábní kapitán Tjunikov tato vyznamenání:

Kříž sv. Jiří 4. stupně s palmovými ratolestmi (Vyznamenání srovnatelné s pozdějším titulem Hrdina SSSR — Tjunikov ho dostal s největší pravděpodobností od Prozatímní vlády, a proto je možné, že se také vztahuje k výše popsanému činu).

Řád sv. Vladimíra 4. třídy s meči a stuhou

Řád sv. Stanislava 2. stupně s meči a stuhou

Řád sv. Stanislava 3. stupně

Řád sv. Anny 3. stupně s meči a stuhou

Řád sv. Anny 4. stupně s nápisem „Za chrabrost"

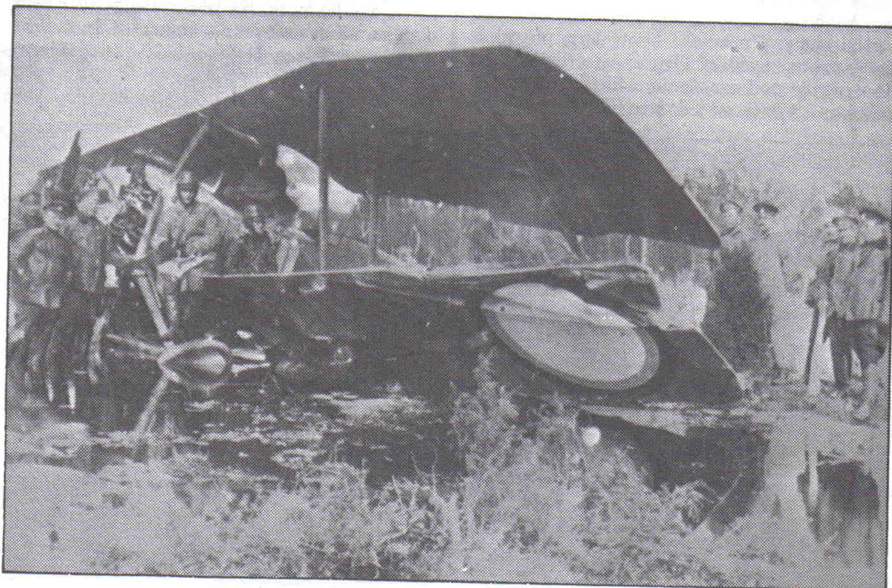
V roce 1920 se Tjunikov dostává s legiemi přes Sumatru do Evropy. Z lodi vystupuje v Terstu, kde se i loučí s legiemi. Pravděpodobně se snaží o návrat — v Rusku se ještě bojuje. Nakonec, začátkem roku 1921, se rozhodne zůstat v Jugoslávii. Nachází si místo mechanika v Záhřebu. Tady se také v létě hlásí na Gospodarsko-Sumarskou akademii (Vysoká škola lesnická). Celý rok se vyrovnává se ztrátou rodiny i vlasti, přitom studuje a pracuje v dílně. Nakonec začíná být psychická zátěž silnější než odhodlání žít. Snad přímo v hodině dvanácté tohoto souboje se Tjunikov setkává se svým vojenským sluhou z třiatřicátého aviooddílu. Znamená to doslova záchranu života. Muž, jehož jméno se nám již nezachovalo, také dává Dimitrijovi šanci na novou budoucnost. Seznamuje ho s výzvou vlády Čs. republiky k letcům, aby posílili mladé československé letectvo. Dimitrij, i když nevěří v úspěch, posílá přihlášku. Koncem léta se dozvídá, že je přijat. Zanechává studia po dvou dokončených semestrech a ihned odjíždí do své nové vlasti.

(dokončení příště)



◁ **Anatra byla často používaným strojem leteckých oddílů. Tjunikov stojí zcela vlevo.**

Tjunikov in front of the widely used Anarta biplane.



Šťastné přistání Spadu XI v rašeliništi. Tjunikov stojí pátý zprava.

Happy landing in the peat-bog, Tjunikov is standing fifth from right.

MFI-9, trpaslík mezi bitevníky

Daniel Petz



Detailní záběr na natěračské práce v Gabunu. Okolo letounu jsou ještě vidět použité plechovky od barev.
The MFI-9 during the painting work in Gabun.

Když Bjorn Andreasson, zaměstnanec vývojového oddělení firmy Convair, postavil svou již sedmou amatérskou konstrukci označenou BA-7, zajisté nepředpokládal její vojenské využití. Letounek se stal po Andreassonově návratu do rodného Švédska předlohou pro typ MFI-9, který v roce 1962 začala sériově vyrábět firma Malmö Flygindustri AB. V roce 1963 spatřila světlo světa modernizovaná varianta označená MFI-9B. Hlavními odlišnostmi od základní verze byla kabina posunutá mírně vzad, zvětšená SOP a poněkud rozšířený obrys trupu. Verze MFI-9B byla v roce 1964 nabídnuta švédskému vojenskému letectvu. Letoun určený pro armádní zkoušky byl opatřen kamuflážním nátěrem a pod křídly se objevily dva zbraňové závěsníky pro celkem 6 neřízených protizemních raket Bofors Frida ráže 75 mm nebo dvě protitankové řízené střely Bofors Bantam či dvě pouzdra s kulomety. Výzbrojní schéma umožňovalo podvěsit i malé pumy, průzkumné kontejnery, případně další výzbroj. Švédská Flygvapnet přijala stroje do výzbroje pod označením Mili-Trainer. Byly zařazeny k výcvikové jednotce F5.

Válečným konfliktem, který vynesl tento nenápadný typ mezi úspěšné bojové letouny, se stala občanská válka v Nigérii. Ta propukla 30. května 1967, když jižní část nigérijské federace, obývaná převážně příslušníky kmene Ibů, deklarovala svou nezávislost na ústřední vládě v Lagosu. Přestože odstředivé tendence této části země bylo možno sledovat již od roku 1966, bezprostředním impulsem k odtržení byly rozsáhlé represe namířené proti Ibům po zavraždění dosavadní hlavy státu, generála Ironsiho, který byl příslušníkem téhož kmene. Mezi nově vzniklým státním útvarem nazvaným Biafra a zbytkem Nigérie okamžitě propukly prudké boje.

Nigérijské vládní letectvo zpočátku disponovalo několika Dakotami, které byly upraveny na bombardéry, a dalšími stroji srovnatelně nevalné bojové hodnoty. Na jaře a v létě 1967 bylo dodáno z Československa celkem 7 kusů proudových cvičných Delfínů L-29, které rázem pozvedly letectvo Nigérie na kvalitativně vyšší úroveň.[1] Krátce na to byly zahájeny dodávky dalších bojových letounů, a to ze sympatizujících afrických zemí, Egypta a Alžírska. Nigérie byla, na rozdíl od křesťanské Biafry, převážně muslimská — proto ten zájem arabského světa. V průběhu války bylo dodáno asi 40 MiGů 17F a 6 bombardovacích IL-28. Přestože početní stav bojeschopných MiGů 17F se pohyboval kolem 12 až 16 strojů, jednalo se na africké poměry o značnou bojovou sílu.

Proti těmto letounům stálo na straně Biafry „operetní" letectvo reprezentované dvěma B-26 Invadery, dvěma B-25 Mitchelly, jedním militarizovaným Fokkerem F-27, jednou Dakotou a 12 Texany T-6, jejichž technický stav bohužel odpovídal pestré minulosti, kterou stroje absolvovaly u francouzského letectva. Relativně nejcennější stroje, oba Invadery, byly však na podzim 1967 ztraceny po útocích vládních vojsk na Enugu a Port Harcourt. K dovršení smůly byl jeden z Mitchellů ztracen 2. prosince 1967 při nouzovém přistání do terénu po vyčerpání paliva během návratu z náletu na Calabar. V této situaci bylo získání použitelných bojových letounů pro Biafru otázkou života.

Na jaře 1969 zkrachoval pokus o získání Fouga Magisterů CM-170 z přebytků rakouského letectva prostřednictvím soukromé obchodní společnosti. Nejstarších pět rakouských CM-170, z nichž každý měl nalétáno více než 1 000 hodin, bylo přelétnuto z Zeltwegu na letiště Graz-Thallerhof.[2] Letouny byly dále přepraveny transportním strojem v rozebraném stavu do Lisabonu. Odtud měly postupně pokračovat na palubě Super Constellationu registrovaného v Mauretánii přes ostrov Svatého Tomáše do Biafry. Následkem sabotážní akce však byla část drahocenného nákladu zničena, část zanechána na letištích v Lisabonu a Sao Tomé.

Za této situace je pochopitelné, že Biafra nadšeně přijala nabídku švédského hraběte Carl



Hrabě von Rosen u ocasu jednoho MFI-9B.
Count von Rosen in front of one of the "Babbies".



Skupina Saabů MFI-9B na gabunském letišti před odletem.

Group of MFI-9B s prepared to leave Gabun.

Gustava von Rosena vytvořit dobrovolnickou leteckou jednotku, která, vyzbrojena typem MFI-9B, bude operovat ve prospěch biaferské armády. Von Rosen navštívil Biafru poprvé v srpnu 1968 jako pilot dopravního letounu přivážejícího do země humanitární pomoc. Baron se zpočátku snažil ovlivnit politiky a veřejné mínění demokratického světa, aby byl na Nigérii vytvářen diplomatický tlak vedoucí k ukončení bojů. Když se jeho iniciativa ukázala jako nedostatečná, rozhodl se do konfliktu zasáhnout jako vojenský pilot.

Na jaře 1969 objednala Biafra 5 letounů MFI-9B prostřednictvím obchodní společnosti se sídlem ve Francii. Letouny byly nejprve přelétnuty ze Švédska do Francie, kde byly provedeny nezbytné úpravy před dodáním zákazníkovi. Nejdůležitější byla montáž dvou podkřídelních závěsníků pro raketnice Matra 6×68 mm. Instalace zaměřovačů pocházejících ze švédských válečných stíhaček J-22 a zástavba palivové nádrže namísto pravého sedadla již proběhly v Gabunu, kam byly letouny přepraveny v rozebraném stavu. Biafře značně nakloněná gabunská vláda umožnila na svém teritoriu letouny zalétat po provedení všech modifikací. Zálety se uskutečnily na letišti ukrytém v džungli jižně od Libreville. Tam byly také letouny opatřeny kamuflážním nátěrem. Barvy pro tento účel byly zakoupeny v obyčejném obchodě a byly lesklé. Uprostřed práce se ukázalo, že je nedostatek nátěrových hmot a je třeba dovézt několik dalších plechovek. Jeden z částečně nakamuflovaných letounů tedy odletěl do Libreville pro další zásilku. Na mezinárodním letišti v hlavním městě pojížděl tak, aby kamuflovaná polovina stroje nebyla zpozorována z letištní řídící věže někým nepovolaným . . .

První bojovou akci provedly MFI-9B pilotovány třemi švédskými dobrovolníky a dvěma gabunskými piloty dne 22. května 1969. Cestou na nové působiště severně od Uga v Biafře zaútočily na letiště v Port Harcourtu, které bylo obsazeno vládními vojsky. Výsledkem překvapivého útoku byla 3 zničená nigerijská letadla, řada poškozených budov a značné lidské ztráty.

24. května napadly 4 MFI letiště v Benin City. Byla zasažena dvě nigerijská letadla.

26. května napadly opět čtyři stroje letiště v Enugu. Výsledkem byla čtyři zničená nigérijská letadla. Jeden z útočících letounů byl mírně poškozen protiletadlovou palbou, přesto se úspěšně vrátil na základnu.

Krátce na to byla základna MFI napadena dvojicí nigérijských MiGů 17F. Výsledkem byli dva mrtví a několik zraněných. Ani jeden MFI však nebyl zasažen. Téhož dne odpoledne napadla čtveřice MFI elektrárnu v Ughelli a vyřadila ji z provozu na několik měsíců. Poslední akce pilotovaná původními švédskými dobrovolníky se uskutečnila 1. června. Soustředění vládních vojsk poblíž Owerri však nebylo nalezeno a všechna 4 letadla se vrátila na základnu, aniž odpálila rakety. Po této akci se von Rosen a jeho muži vrátili do Švédska. Jediným dobrovolníkem, který zůstal, byl Auguste Okpe z Gabunu. Během června však přibyl do Biafry další švédský dobrovolník, který v průběhu následujících dvou měsíců provedl přes 20 útoků proti postavením vládních vojsk. V té době objednala Biafra další 4 MFI-9B a v srpnu byla v Gabunu založena pilotní škola vedená von Rosenem. Frekventanty školy byli převážně bývalí piloti vládního letectva nebo nigérijských aerolinií, takže výcvik probíhal hladce a poměrně rychle. V říjnu 1969 výrazně vzrostla aktivita biaferského letectva dík přílivu nově vyškolených domorodých pilotů.

Dne 10. 10. zničila čtveřice MFI při útoku na letiště v Benin City jeden nigerijský MiG 17F a jeden DC-4. Všechny útočící letouny, ač mírně poškozeny protiletadlovou palbou, se bezpečně vrátily na základnu. Jedním z nejúspěšnějších válečných dnů Biaferského letectva byl 12. listopad. Během útoku proti letištím v Port Harcourtu a Escavaros bylo zničeno nebo poškozeno celkem 8 strojů vládního letectva, z nichž 3 byly MiGy 17F.

První ztráta MFI byla zaznamenána 28. listopadu. Letoun byl sestřelen protiletadlovou palbou nad osadou Obrikon. 29. listopadu byly dva MFI napadeny MiGem 17F během přiblížení na přistání. Zatímco jeden z letounů byl zcela zničen, druhému se podařilo přistát s vážnými poškozeními, která si vyžádala desetidenní opravu. Poslední MFI, který se podařilo nigerijské protiletadlové obraně zasáhnout a zničit, byl stroj sestřelený 4. 1. 1970. Celkové ztráty MFI tedy obnášely pouhé tři stroje. To lze považovat za přiměřenou cenu za 20 zničených vládních letadel nehledě na řadu poškozených a zničených vozidel, plavidel, palebných postavení a dalších zařízení federální armády, která mají MFI na svém kontě.

Jeden z biaferských MFI-9B byl údajně v Nigérii zachován pro muzeální účely, osud ostatních zbylých strojů není znám. Neozbrojený MFI-9B švédské Flygvapnet je vystaven v muzeu vojenského letectva v Malmen.

Zbarvení a označování MFI-9B ve vojenských službách.

Letoun použitý švédským vojenským letectvem ke zkouškám nesl kamufláž sestávající z tmavé zelené na horních plochách a světle modré na plochách spodních. Stroj nesl jak vojenské výsostné znaky, tak i bílou civilní imatrikulační značku.

MFI-9B zařazené jako cvičné k jednotce F5 byly celé bílé s červenooranžovými konci nosných ploch a vrcholem SOP. Příslušnost k jednotce vyjadřovala černá číslice „5" na trupu, zatímco individuální číslo stroje u jednotky se nacházelo na SOP, opět v černé barvě.

Stroje operující v rámci vojenského letectva státu Biafra byly kamuflovány kombinací tmavě zelené FS.14036 a šedozelené FS.24159 na horních a bočních plochách, zatímco spodní plochy byly světle šedé. Standardní rozmístění barevných polí neexistovalo. Letouny zpočátku operovaly bez výsostných znaků a trupových čísel. Později byla na trup letounů těsně za křídelní vzpěry namalována obdélníková vlajka Biafry. Její rozměry na jednotlivých letounech byly různé. Nejméně jeden z letounů nesl na trupu červeno-černo-zelené kokardy. Pravděpodobně ještě později se na bocích trupu objevily seriály jednotlivých letounů (BB-901 až BB-909) malované od ruky středně šedou barvou.

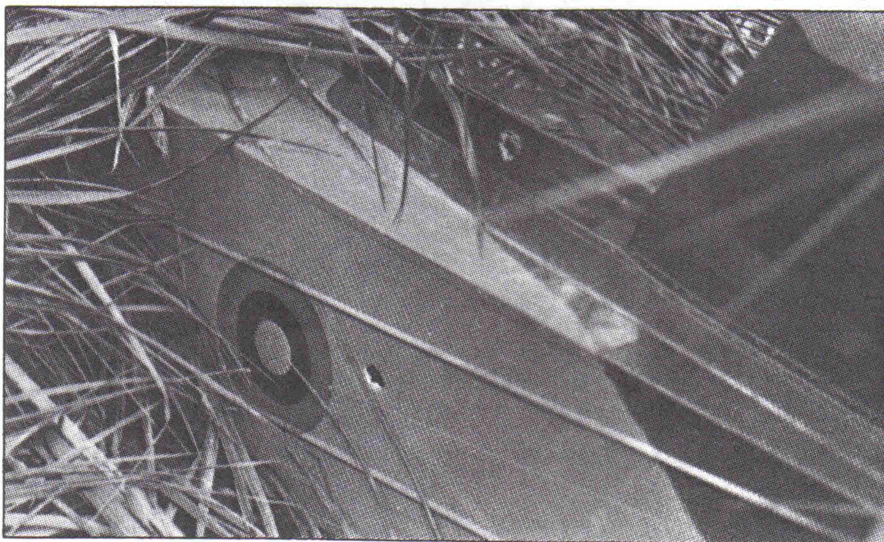
MFI-9B jako plastikový model

Jediným kitem, který ztvárňuje tento pozoruhodný letoun, je dvaasedmdesátina švédské firmy Munin Models. Jedná se o velmi kvalitní short run doplněný drobnými díly z bílého kovu, vakuově lisovaným překrytem pilotního prostoru a obtiskovým aršíkem, který obsahuje také označení pro jeden z letounů Biaferského letectva. Cena tohoto modelu se pohybuje v zahraničí mezi 10-15 USD a na domácím trhu, pokud vím, není k dostání.

Poznámky:

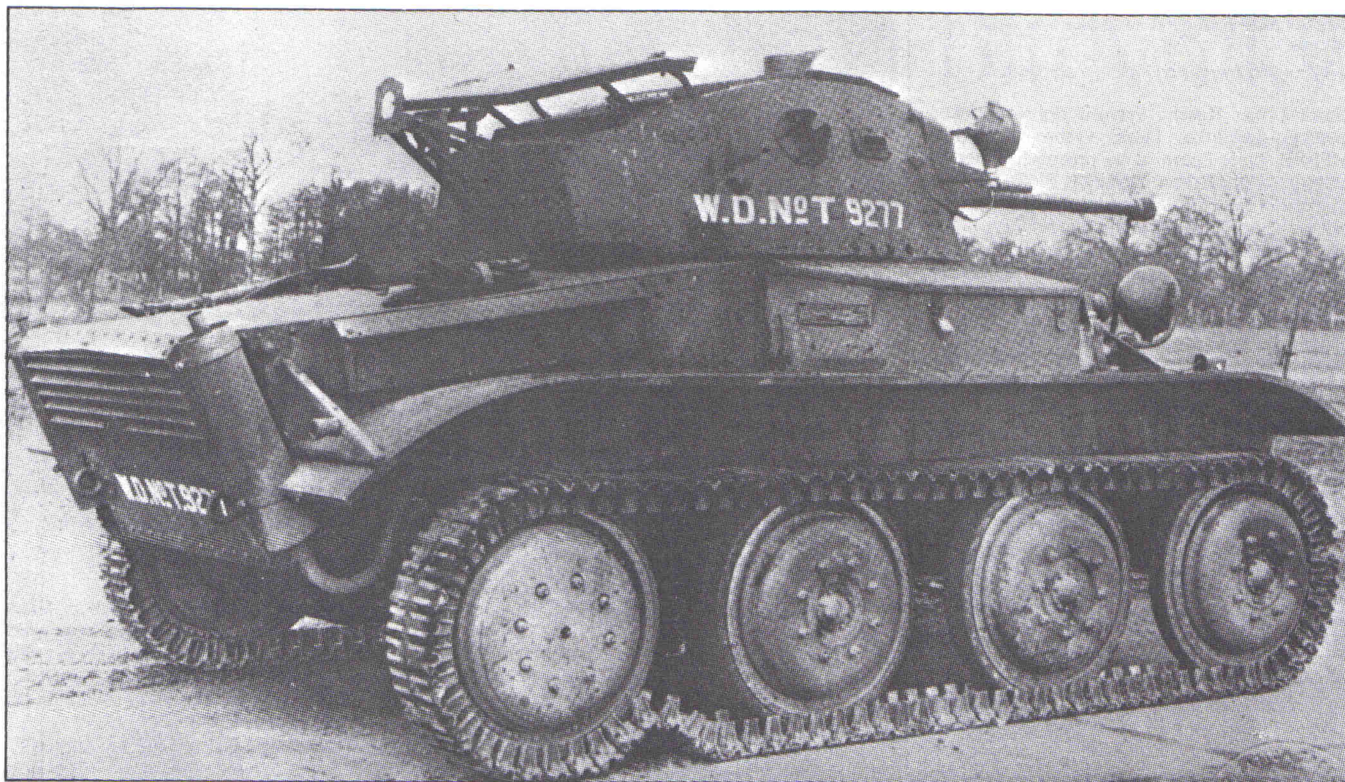
1) V průběhu občanské války byly vládnímu letectvu dodány nejméně 2 další L-29, zatímco po jejím skončení byly do Nigérie exportovány bezmála dvě desítky Delfínů. Pokud si chceme postavit L-29 z doby války proti Biafře, měl by nést seriál NAF-401 až 409. Stroje s vyššími seriály byly dodány později.

2) Jednalo se o tyto stroje: 4D-YD, 4D-YF, 4D-YE, 4D-YG, 4D-YI



Snímek ocasu MFI-9B ukazuje, jakým způsobem byla letadla v Biafře na zemi maskována. Za upozornění stojí také kokarda na trupu a dva průstřely.

Well camouflaged machine with the Biafrian insignia and traces of small arms fire.



Snímek ukazující odklápění věžového poklopu.
This photo clearly schows the hatch opening system.

Lehký tank Mk VII Tetrarch

Ivo Pejčoch

Třicátá léta byla zlatým věkem lehkých tanků, menších a levnějších než střední a těžké typy. Tato vozidla se pro relativně nízké pořizovací ceny stala oblíbenou výzbrojí nejen armád malých a chudších zemí, ale i velmocí. Až jejich nasazení během druhé světové války ukázalo nectnosti lehkých konstrukcí a fakt, že v boji se nemohou postavit těžším typům. Nadále tedy byly využívány zejména k průzkumu a v prostorech bez velkého soustředění nepřátelské bojové techniky. Nezastupitelnou roli však měly ve výzbroji výsadkových sil a dalších speciálních jednotek.

Tradičním výrobcem této techniky ve Velké Británii byla firma Vickers, jejíž typ Mk VI používala nebo i v licenci vyráběla řada států. Roku 1937 se u Vickerse začalo pracovat na projektu nástupce tohoto lehkého vozidla, program byl veden pod krycím názvem P. R. Nový vůz měl zcela odlišnou koncepci než jeho předchůdci, jejichž složité podvozkové skupiny nahradila čtyři pojezdová kola na každé straně tanku, zadní pár byl hnaný. Ocelová kola byla osazena gumovou obručí, pérování pracovala na hydropneumatickém principu. V prosinci 1937 dohotovili prototyp, zatím neozbrojený. Počítalo se však s výzbrojí 40 mm kanonu a spřaženého kulometu Vickers ráže 7,7 milimetru v hranaté, plně otočné věži. Britský War Office výzbrojní úřad a jemu podřízený Mechanisation Board díky velmi těsným vazbám od počátku bedlivě sledovaly vývoj nového tanku, s nímž původně výrobce počítal i pro export na volný světový trh. Zájem pochopitelně projevovala prostřednictvím War Office i britská armáda, jejíž představitelé měli možnost vlastnosti typu prověřit při náročných zkouškách v Adlershotu v květnu a červnu 1938. Představitelé generálního štábu a Royal Armoured Corps měli představu o použití vozidla jako lehkého křižníkového tanku, vyzbrojeného zmíněným způsobem. V té době se již vedly diskuse o použitelnosti lehkých tanků v moderní válce, ale zástupci generálního štábu i obrněných sil se shodli na tom, že by bylo účelné objednat alespoň sedmdesát kusů nového stroje. Firma Vickers tedy měla reagovat na výsledky zkoušek a upravit projekt podle specifikace na typ A-17. To měl být lehký tank s výzbrojí 15 mm protitankového těžkého kulometu a spřaženého 7,7 mm kulometu, akčním rádiem 200 mil, rychlostí 60 km/h na komunikaci, tříčlennou osádkou a výbavou dvou zadýmovacích granátometů na bocích věže. Vickers měl také reagovat na kritické připomínky k prototypu, neoficiálně ve War Office nazývaným Purdah, podle přezdívky celého programu. Odborníci požadovali zvětšení poklopu věže, zlepšení přístupu do motorového prostoru, odstranění svlékání pásů při některých režimech obratů v terénu, použití tvrdší oceli na dosedací plochy pásů a zkvalitnění chlazení pohonné jednotky. Konstruktéři využili zkušeností se souběžně vyvíjeným křižníkovým typem A-18 a v říjnu 1938 předvedli nový prototyp, označený A-17 El.

Tento tank měl tříčlennou osádku, složenou z řidiče, střelce a velitele, plnícího zároveň funkci nabíječe kanonu. Hlavní zbraní byl 40 mm tankový kanon, spřažený s 7,92 mm kulometem Besa, který nahradil původní Vickers 7,7 milimetru. Čelní pancíř věže dosahoval 14 milimetrů, korby 10 mm, strop, zadní stěna korby a další části vozidla měly pancéřování silné jen 4—6 milimetrů. Za čelní stěnou korby se skrývala palivová nádrž, oddělená od bojového prostoru další pancéřovou stěnou, silnou 14 milimetrů. Dno pod nádrží bylo perforováno velkými otvory, při zásahu palivového tanku tedy došlo pouze k vytečení pohonných hmot na zem pod vozidlo. Motor, dvanáctiválec Meadows MAT byl řešen jako boxer, s horizontálními bloky po šesti válcích, položených proti sobě. Pod motorem se nacházela pětistupňová převodovka (5+1). Vnitřní nádrž měla kapacitu 200 litrů, na záď tanku bylo dále možné instalovat přídavnou válcovou nádrž. Motor dosahoval výkonu 165 koňských sil při 2 800 otáčkách za minutu, poměr výkonu ku hmotnosti tedy činil 27,2 koňských sil na tunu. Střešní poklop věže byl řešen jako dvoudílný z obdélníkových odklopných desek, obdélníkový byl i vstup řidiče. Po stranách korby, na blatnících se instalovaly schránky na materiál a nářadí. Na boky věže bylo možné uchytit po jednom zadýmovacím granátometu na každé straně. Posádky hodnotily tank vcelku kladně, zejména si pochvalovaly jeho výbornou obratnost

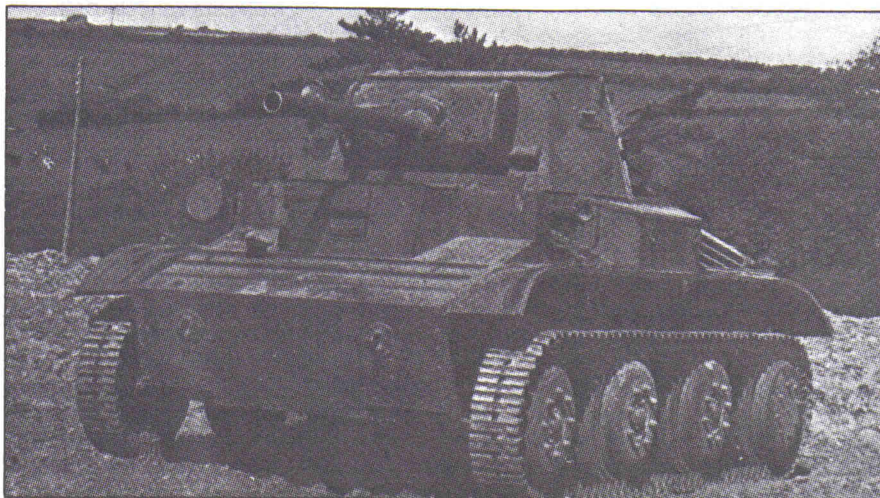
Čelní záběr zachycuje mimo jiné i uchycení zadýmovacího granátometu.

This head-up view shows the smoke-grenade shutes.



a značnou životnost, s ohledem na lehkost konstrukce. Muži posádky se mohli cítit bezpečně před ostřelováním pěchotními ručními zbraněmi, velkou hrozbou jejich vozidlu byly většinou až granáty větší ráže než 37 milimetrů.

Na schůzce představitelů War Office se zástupci firem Vickers, a Metropolitan Cammel Carriege and Wagon Company v listopadu 1938 bylo konečně oficiálně schváleno objednání nových lehkých tanků. War Office předal požadavek na sto dvacet strojů, označených jako lehký tank Mk VII, jejichž dodání mělo proběhnout v roce 1940. Situace se však zkomplikovala po britském stažení z Francie a dunkuerqské anabazi, kdy ostrovní říše stála proti očekávané německé invazi se zcela minimálním počtem tanků. Priorita byla pochopitelně dána co nejrychlejší výrobě středních typů, schopných postavit se německým protějškům. Navíc účastníci bojů ve Flandrech tvrdili, že ani k průzkumné činnosti nejsou lehké tanky právě ideální. Podle svých zkušeností preferovali pro tyto úlohy obrněné automobily. V červenci 1940 je proto původní objednávka snížena na sedmdesát tanků Mk VII. Firma Metro-Cammell však namítala, že má připraveny pancéřové pláty dokonce pro 235 strojů (počítalo se s doobjednávkou), přičemž sto kusů je schopna dokončit téměř okamžitě. Generální štáb tedy svolil k výrobě těchto sto exemplářů a později bylo doobjednáno ještě dalších sto dvacet kusů. Požadavek však nebyl zcela naplněn, neboť celkem vzniklo jenom sto sedmdesát sedm strojů Mk VII. Hlavním důvodem pro snížení kvoty byl těžký nálet na továrnu Metropolitan Cammell v dubnu 1941. Postavené tanky dostaly imatrikulační čísla T 5185-T 5254 a T 9266-T 9365.

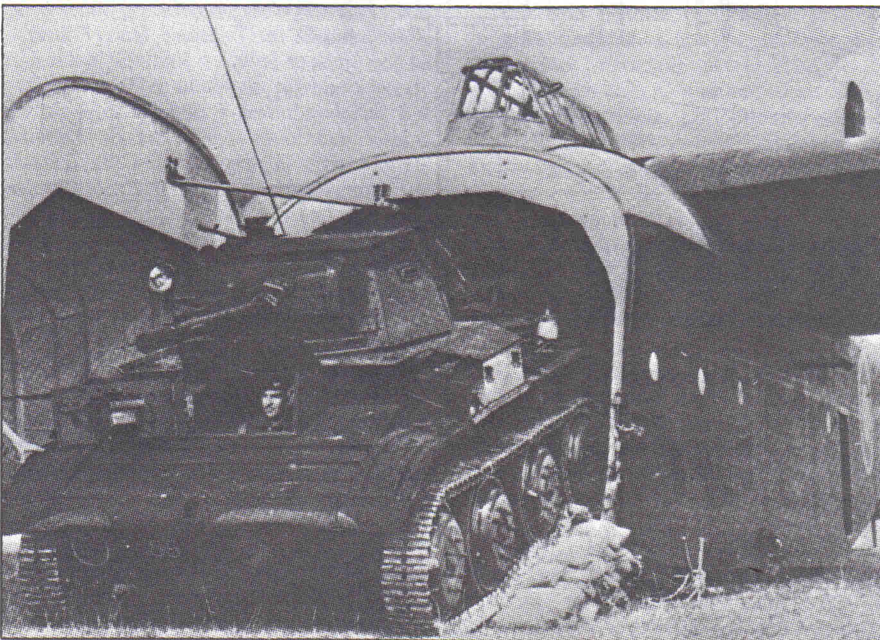


Tetrarch ICS.

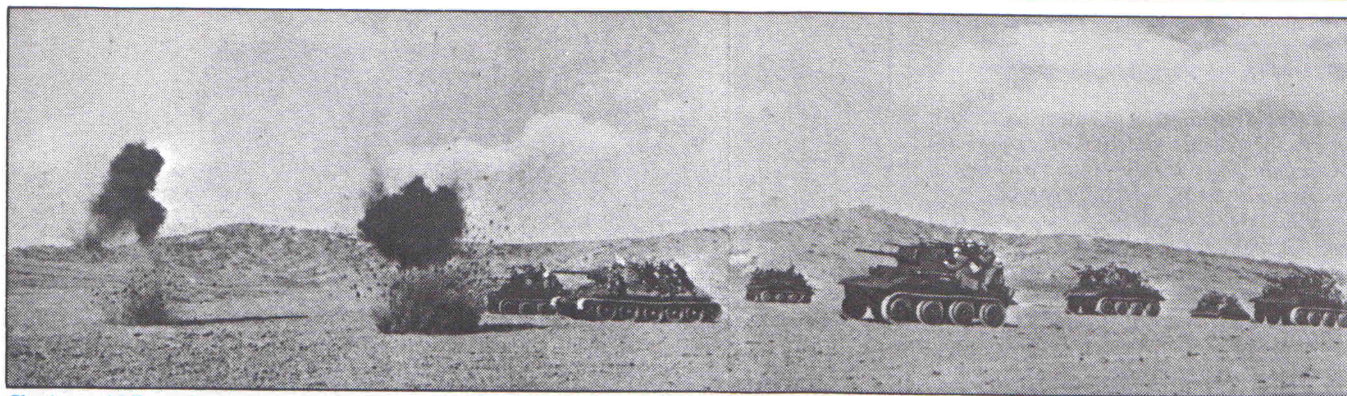
The Tetrarch ICS.

Jeden z Tetrarchů ICS, opouštějící kluzák Hamilcar.

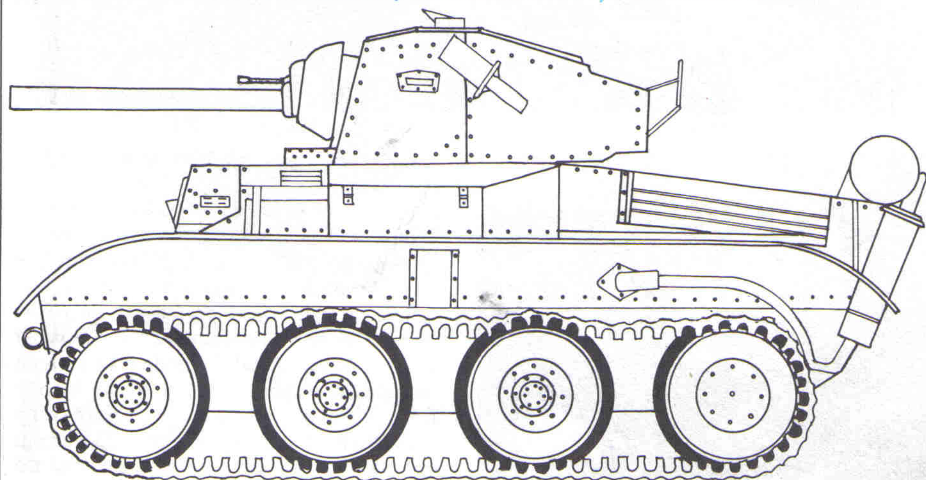
One of the Tetrarch ICS s is leaving the Hamilcar glider.

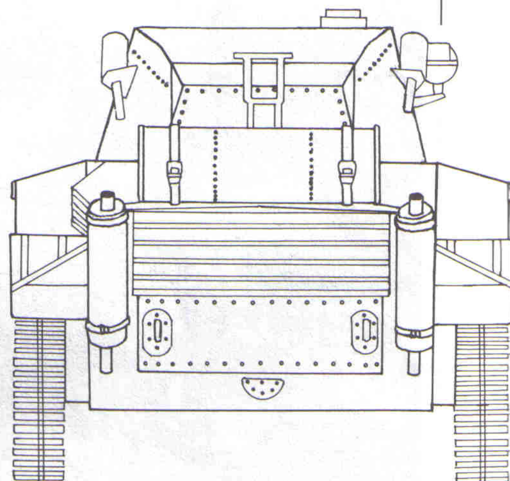


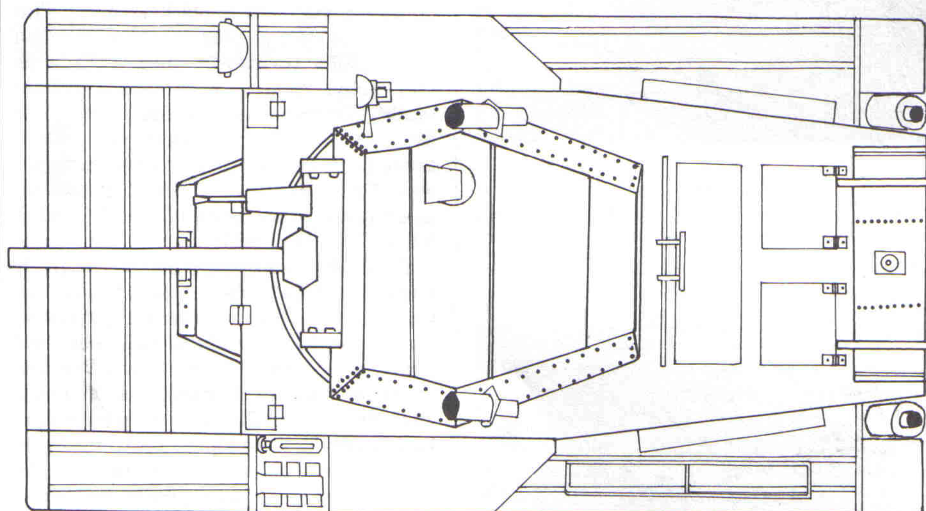
První dva vyrobené exempláře přišly k otestování do školy pozemních sil v Lulworthu a na výzkumnou základnu obrněných jednotek v Adlershotu. Další dva stroje byly odeslány 6. Armoured Division. Všude byly s novým typem celkem spokojeni, ale osud chtěl tomu, že jeho bojová kariéra byla doslova jepičí. Zprvu se uvažovalo o odeslání určitého počtu vozů do horkého pekla Západní pouště, ale vzhledem k tomu, že oproti prototypu zde bylo zjednodušeno chlazení, které by s velkou pravděpodobností v prostředí tropického klimatu ztratilo účinnost, nakonec k nalodění Mk VII nedošlo. Již roku 1942 byly Mk VII považovány za rezervní typ a o jejich vyslání do bojů se příliš nepomýšlelo. Výjimku tvořila operace „Ironclad", dobytí Madagaskaru. Zde bylo 5. května 1942 v rámci speciálně vytvořené B Special Service Squadron vysazeno z lodí dvanáct Mk VII a vysláno do útoku proti Antisirane. Útvar spadal pod 29. Independent Brigade Group a při postupu se nesetkal s rozhodnějším odporem vichystických vojsk. Skutečnou bojovou hodnotu vozidla tedy nebylo možné prověřit v ohni palby, stejně jako při další operaci, o níž bude řeč později.



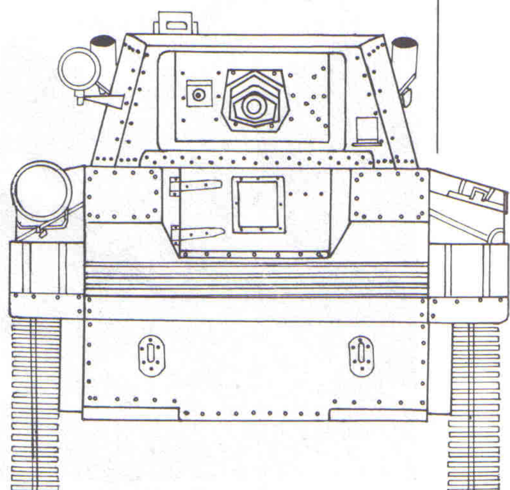
Skupina tanků Tetrarch na východní frontě, vedená do boje středním tankem T-34/76 Model 42.
Group of Tetrarch tanks used by the Red Army is headed into a atack by T-34/76 Model 42 tank.

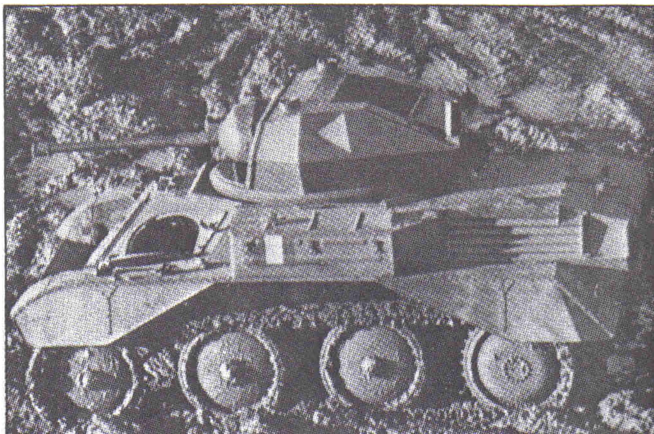




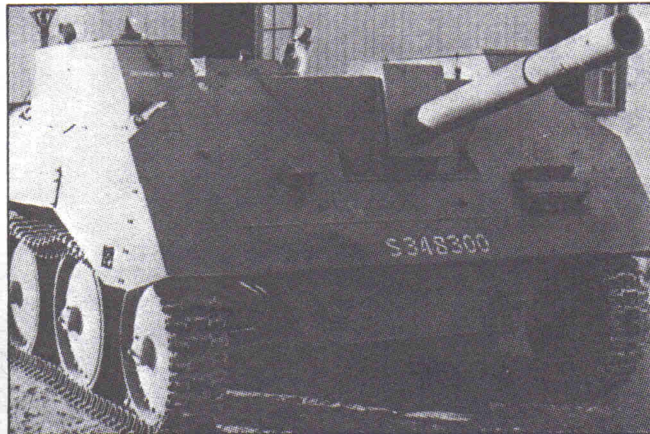


M 1 : 35





Modifikovaný typ Harry Hopkins.
The modified Harry Hopkins tank.



Samohybná houfnice Alecto I.
The self-propelled howitzer Alecto I.

V rámci Lend-Lease byly Mk VII dodány i do Sovětského svazu, v počtu asi dvaceti kusů. Ani zde nebyly publikovány rozsáhlejší zprávy o jejich nasazení.

Velký význam však měl Mk VII při vývoji vyloďovacích technik obrněné vozby v souvislosti s připravovanou invazí do Francie. Právě na těchto lehkých tancích byly testovány skládací krabicovité plováky pro vyvíjené DD tanky (Duplex Drive) středních typů. Plování a pohon Mk VII v provedení DD bylo úspěšně odzkoušeno již v létě 1941 v hendonském bazénu. Nejslavnější kapitolou krátké historie Mk VII, která jej dostala do povědomí zájemců o historii vojenské techniky, bylo jeho použití v roli vzduchem přepravovaného výsadkového tanku. Jako nosič zde posloužil nejtěžší britský dopravní výsadkový kluzák Hamilcar, schopný nést buď jeden Mk VII, nebo obrněný transportér Universal Carrier či kolový dělostřelecký tahač Squad. Pro novou úlohu dostal Mk VII modifikovanou výzbroj, 40 mm kanon nahradila 76 mm houfnice, vůz rovněž dostal bojové jméno Tetrarch, rozšířené na všechny vyrobené exempláře. Přezbrojené Mk VII pak byly označovány Tetrarch ICS. V Hamilcaru jej ukotvovali v přídi pomocí rychlozámků, před přistáním se nahazoval motor a těsně po dojezdu posádka otevřela příďová vrata a tank vyrazil vpřed. Trup kluzáku však musel být přibližně v rovině se zemí, což se většinou zdařilo, neboť při přistání mu odpadala kola. Pokud k tomu nedošlo, byl personál nucen si vypomoci vypuštěním tlumičů. Při nakládce pak nejdříve vjel řidič s Tetrarchem do trupu Hamilcaru, pak byl kluzák vyheverován a nasazena podvozková kola. První zkoušky Hamilcaru s Tetrarchem proběhly v Tarrant Rushton během dubna 1944. Nechtěně zde byla prokázána značná odolnost malého tanku. Při jednom přistání pilot nezvládl řízení a narazil do hospodářských budov. Tetrarch se doslova urval z úchytů a vyrazil rychlostí více než 130 km/h z vraku. Jeho překvapená posádka jej zastavila až po několika desítkách metrů, ani jeden z jejích členů neměl vážnější újmu na zdraví, nepoškozen přežil nehodu i jejich tank.

Za dne D, jak bývá zahájení vylodění v Normandii nazýváno, bylo v rámci druhé vlny skutečně osm Tetrarchů vysláno do boje. Jejich posádky měly podporovat útočící výsadkáře a pomoci jim dobýt mosty přes řeku Orne. Výsadkové tanky však vesměs uvízly ve zbytcích kluzáků, pohozených padácích a dalších překážkách a vyprostit se je podařilo až s příchodem sil, vyloděných z výsadkových plavidel. Dále však Tetrarche stejně nepokračovaly, počítalo se s nimi pouze pro první úder, poté je měli jejich muži opustit a převzít střední Cromwelly, vyložené na pobřeží. Posádky výsadkových tanků totiž nebyly vybrány z řad výsadkářů, ale náležely do stavu tankových brigád.

Poslední bojové nasazení tohoto typu proběhlo 24. března 1945 při přechodu Rýna. Tehdy bylo nasazeno větší množství výsadkových tanků, ve většině případů však šlo o americký typ M 22 Locust, dodaný i britskému spojenci. Existují však doklady, že při této akci bylo vysazeno i několik Mk VII Tetrarch. O jejich působení na březích Rýna však není téměř nic známo. Ve výzbroji britských ozbrojených sil Tetrarch vydržel až do roku 1948, odešel zároveň s vyřazením leteckého nosiče, kluzáku Hamilcar. Do té doby byla kombinace Hamilcar—Tetrarch občas prověřována během cvičení, veřejnost mohla toto spojení obdivovat při předvádění v rámci leteckých dnů.

Aby byla historie typu úplná, je třeba zmínit následující varianty, vzniklé vývojem základního provedení. Na kanony některých Tetrarch byla již v minulosti instalována tělesa takzvaného Littlejohnova adaptéru, zvyšujícího úsťovou rychlost, a tím výkony zbraně. Je zajímavé, že idea adaptéru pochází z Čech, do Británie se dostala pomocí emigrujících techniků. Slibný vynález však nedoznal většího rozšíření a vyjma několika Tetrarchů nebyl používán.

Vývojem typu Tetrarch vznikl vylepšený A 25 El, jinak známý jako Mk VIII Harry Hopkins. Jeho prototyp dokončili v dubnu 1941, šlo o vozidlo navržené k vzdušně výsadkovým operacím. Jeho čelní pancíř dosahoval až 38 milimetrů, věž byla nového provedení, skýtající lepší ochranu a komfort posádce. Zlepšilo se chlazení motoru, vrchní část pásů byla částečně kryta protaženými blatníky. Výroba Mk VIII Harry Hopkins skončila roku 1944 po dohotovení 99 kusu. Přestože šlo o dokonalejší vozidlo než původní Tetrarch, nebyl typ nikdy nasazen do boje, i on byl vyřazen se zrušením Hamilcarů. Podvozek Harry Hopkinse posloužil při vývoji výsadkových samohybných děl, jejich řada se nazývala Alecto. Alecto I, vyrobená v nevelkém počtu kusů, měla otevřený bojový prostor a výzbroj 95 mm houfnicí, projektové označení typu bylo A 25 E2. Přezbrojením samohybného děla na kanon ráže 57 milimetrů vznikla Alecto II, existující již jen v prototypovém provedení. Další členky této rodiny, Alecto III a Alecto IV již nespatřily světlo světa a zůstaly na papíře. Po ukončení války byl totiž vývoj těchto vozidel zastaven. Alecto III měla nést houfnici ráže 84,9 mm a Alecto IV pak ráže 90 mm. Ani jedna z těchto samohybek nebyla nikdy vyslána do bojové akce. Posloužily však při vývoji odminovacích zařízení, použitých například u tanků Sherman Crab, po válce byly Alecto používány při pomocných a výcvikových úlohách. Jedna Alecto I byla používána na základně Salisbury Plains jako dělostřelecký tahač ještě roku 1955.

Na bázi samohybných děl vznikl výsadkový buldozer Alecto Dozer, vybavený místo děla radlicí. Paradoxně šlo o vůbec nejvýznamnější členku řady Alecto, používanou ještě dlouho po válce přes poměrně malý počet vyrobených kusů.

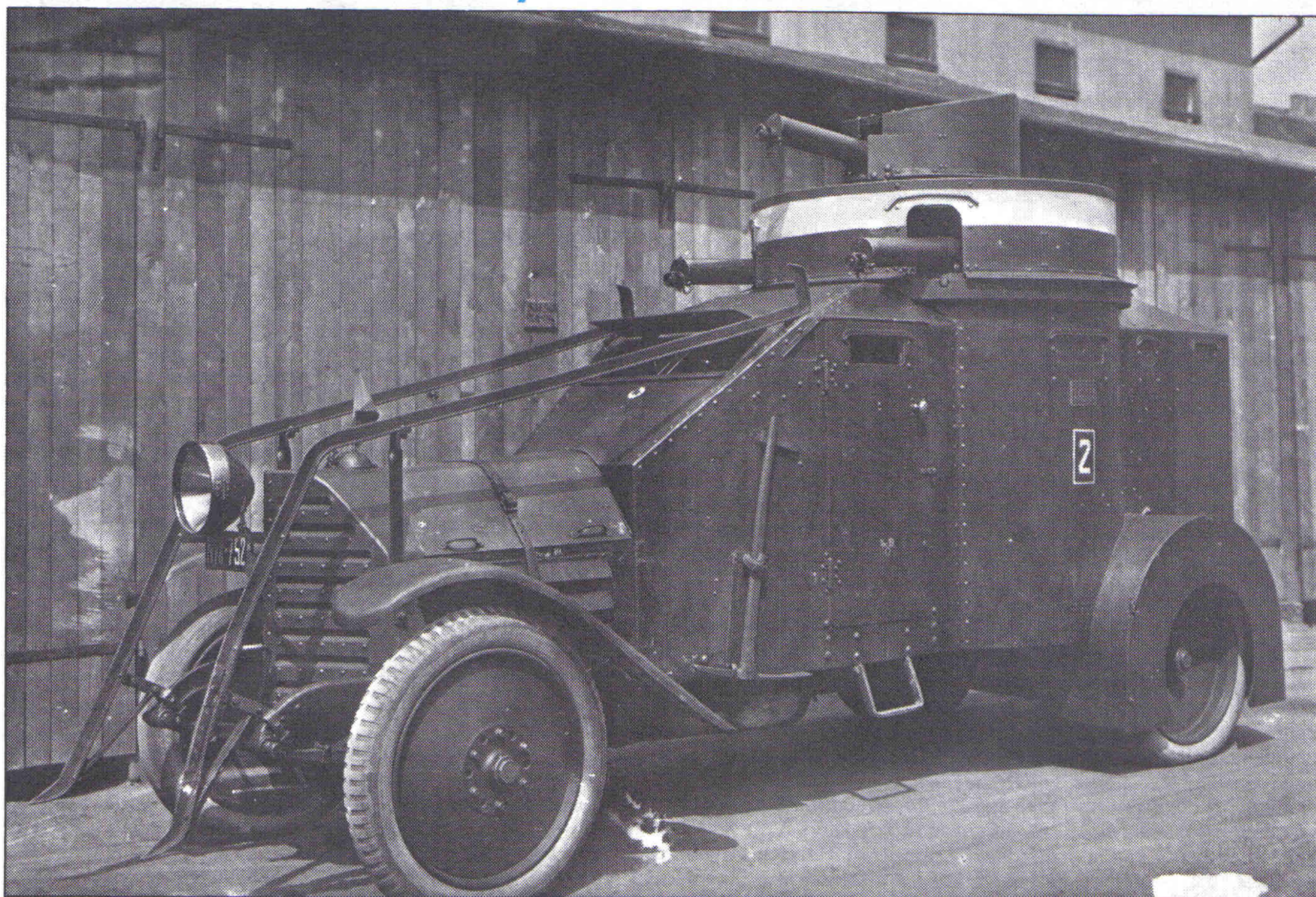
Přes mizivou bojovou historii a nevelký počet postavených exemplářů byl Tetrarch docela zdařilým typem a je jen škoda, že žádná z modelářských firem jej jako zajímavost nezařadila do svého výrobního programu. Epoxidový resin kit, vyráběný v měřítku 1 : 35 ve Velké Británii, dosahuje tak závratných cen v nabídkách zásilkových katalogů a specializovaných časopisů, že náš příznivec britské bojové techniky jistě raději sáhne po technice scrachtuildu.

Hlavní technické údaje:

hmotnost	7,5 t
délka s hlavní	4,305 m
délka bez hlavně	4,115 m
šířka	2,121 m
výška	2,311 m
munice	50 kusů ráže 40 mm
	2 025 kusů ráže 7,92 mm
	4 zadým. granáty
zásoba PHM	200 l
zásoba oleje	18 l
max. rychlost na silnici	64 km/h
v terénu	44 km/h

Legionářské obrněné automobily

Jiří Tintěra
Výkresy Ivan Bajtoš
Difrologický klub Praha



OA Lancia s SPZ NVI-752, před garáží v Milovicích.
The Lancia armored car at Milovice.

Pojednání o obrněných automobilech československé armády legionářského původu vzniklo díky kronikářské práci zástupce velitele praporu útočné vozby podplukovníka Josefa Hranáče a zapisovatele kroniky, vojína Františka Marka z roty obrněných automobilů. A také díky, na vlastní žádost, nejmenovaným příbuzným důstojníka 1. pluku útočné vozby, který roku 1939 ukryl kroniku před Němci.

Rok 1918

Československá vojska v Rusku za bojů s bolševiky ukořistila několik obrněných automobilů (OA). Bojově byly málo využity, proto byly přenechány pro pohotovostní a policejní účely ruské bílé gardě.

Tradici čsl. OA začaly vlastně utvářet až dva vozy legionářů z Itálie, přidělené čsl. divizi koncem listopadu 1918 místním vojenským velitelstvím. Velitelem OA typu Lancia byl poručík Jaroslav Hrdina a velitelem OA typu Bianchi poručík František Kolojda. Osádka každého vozu čítala i s velitelem a zástupcem celkem 4 muže. Vůz typu Bianchi byl přidělen 6. čsl. eskadroně a typ Lancia k 7. eskadroně.

Během prosince 1918 účastnily se oba OA slavnostní přísahy čsl. divize v městě Padua. O několik dní později italský král Viktor Emanuel a čelný představitel čsl. zahraničního odboje profesor T. G. Masaryk (TGM), v doprovodu vrchního velitele čsl. vojska v Itálii generála Piccioniho, vykonali přehlídku našich vojsk před odjezdem do vlasti. Během následujícího rozhovoru s osádkami OA požádal TGM gen. Piccioniho o ujednocení typu obrněných vozidel. Díky této intervenci byl OA typu Bianchi nahrazen typem Lancia.

23. prosince 1918 odjely OA s eskadronami č. 6 a 7 vlakem z Padovy přes Roveretto, Trident, Bolzano a Vídeň do Československa. Cestou přes Rakousko byla vyhlášena pohotovost ve vozech pro případ přepadu nebo pokusu o odzbrojení eskadron. Po překročení hranice pokračovaly po trase: České Velenice, Veselí—Mezimostí, Jindřichův Hradec, Cejl, Znojmo, Břeclav a Žilina, do prostoru Poprad—Veľká.

V Popradu se rozdělily OA i jejich doprovod. 7. eskadrona s Lancií č. 2 (původní nevyměněný vůz) odjela směrem na Galantu. Druhý kus OA Lancia s číslem 1 zůstal do konce roku v Teplĭčce (Teplica) asi 4 km od Popradu a byl podřízen 6. pěší divizi. Bojové nasazení obou eskadron při obsazování Slovenska čsl. armádou není však podchyceno.

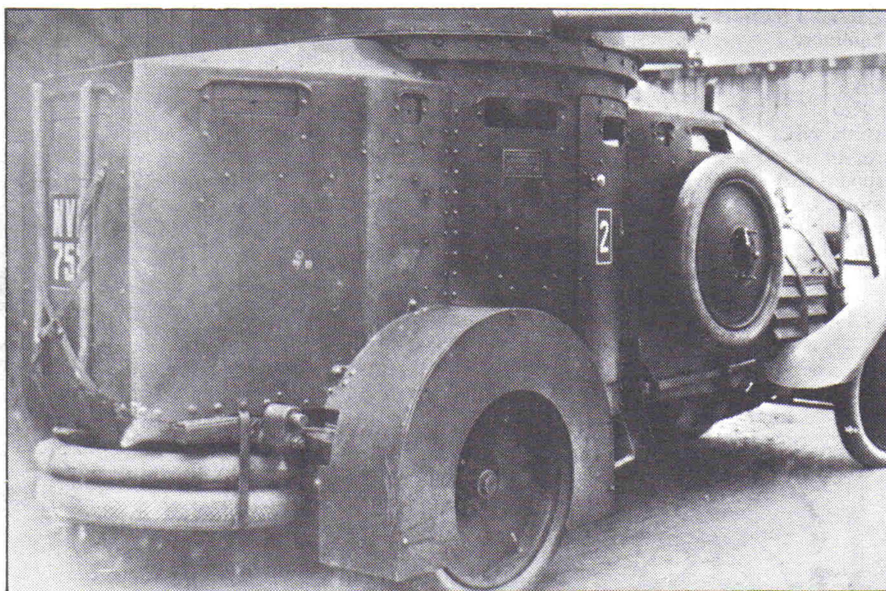
Rok 1919

Průběh bojů s útočícími vojsky Maďarské republiky rad na Slovensku upozornil na důležitost obrněných vozidel. Hlavní štáb řešil nedostatek obrněných vozidel požadavkem na výstavbu nových pancéřových vlaků a výrobu obrněných automobilů. Zároveň dochází k intenzivnějšímu využívání obou italských OA.

Ještě před zahájením bojů s Maďary byla v měsíci lednu po obsazení Košic čsl. vojskem přesunuta do tohoto města Lancia č. 1. Zajišťovala pohotovostní, policejní a demonstrační služby. OA byl též použit k osobní ochraně italského generála Rossiho před čsl. vojáky, kteří jej podezřívali ze zrady. Ostraha byla ukončena po třech dnech. Asi v měsíci březnu je Lancia odeslána do Rožňavy a pak následují Rimavská Sobota a Tornalja (Tornaľa = Šafarikovo), s úkolem posílit tamní posádky. K bojovému nasazení Lancie č. 1 nedošlo a po čase je povolána zpět do Košic.

Koncem dubna byly oba OA typu Lancia přemístěny po železnici do Prahy, kde byly v pohotovosti, pro případ nepokojů očekávaných 1. května. K použití v pražských ulicích nedošlo. Pak následoval výjezd do Milovic na ostré střelby a návrat do Prahy. Zde převzal poručík italských legií Jaroslav Novák velení

OA Lancia s SPZ NVI-752
Rear view of the Lancia armored car.



nad OA Lancia č. 2. Návrat na Slovensko se uskutečnil drahou. Do Nitry byla přidělena Lancia č. 1 a dvojka pokračovala dále směrem na Galantu a Komárno.

Boj o Sarkán—Nána.
Začátkem měsíce června odjela Lancia č. 1 do Nových Zámků a dále po vlastní ose přes Bajc (Bajč), Perbetu (Pribeta), Kis—Ujfu (asi Nová Vieska), do Sarkán—Nána (Parkán = Štúrovo). Pojem Sarkan—Nána používaný pro město v kronice 1. pluku ÚV naznačuje jistou nepřesnost. V okolí města Štúrova (Parkan) se nalézají dvě obce shodného znění. Obec Šarkán leží asi 14 km SZ od města a Nána se nachází na okraji Štúrova. Před zdejším nádražím probíhala obranná linie čsl. jednotek, město bylo však obsazeno maďarským vojskem. Lancia č. 1 se účastnila protiútoku čsl. jednotek a po hodině boje o město bylo Sarkán—Nána obsazeno. Nepřítel utrpěl ztráty na raněných a mrtvých. Zároveň byly ukořistěny vozy se střelivem. Následující den se pokračovalo v boji. Maďaři přes řeku Dunaj ostřelovali město kulomety z ostřihomské citadely a děly z říčních monitorů. Maďarské lodě se probily předchozí noci až k mostu obsazenému čsl. armádou. Druhou noc se účastnila Lancia č. 1 strážní služby na silnici mezi městem a nádražím. Nepřítel donutil čsl. vojska k ústupu, když pod ochranou noci obsadil železniční stanici Sarkán—Nána za pomoci pancéřového vlaku. Lancia měla jedinou možnou ústupovou trasu po silnici, směrem k nádraží, která byla navíc pod palbou říčních monitorů a ostřihomské citadely. Jejich střelba však OA neuškodila. Odvážným průjezdem okolo Maďary obsazeného nádraží se podařilo osádce OA překvapit osádku nepřátelského pancéřového vlaku. Kulometnou palbou napadla shromážděná vojska na nádraží a u silnice směrem na Muzslu (Mužla). Maďarský pancéřový vlak opětoval palbu, ale jeho děla ustupující Lancii nezasáhla. U vesnice Muzsla dostihl OA naše vojska a během noci odjel do Nových Zámků. Potom jede s hlášením do Nitry a v době jeho návratu jsou již Nové Zámky obsazeny nepřítelem. Následujícího dne měla Lancia pod velením francouzského důstojníka proniknout do Nových Zámků. Z této akce sešlo, protože velící důstojník považoval čerstvě naházenou hlínu na silnici za provedené zaminování. Zmařený pokus o výpad probíhal pod soustavnou kulometnou palbou.

Boj o Vráble
Od Nových Zámků odjela Lancia č. 1 přes Nitru na Vráble, které obsadila též maďarská vojska. Mezi nádražím Vráble a silnicí, po které přijížděla, stál nepřátelský improvizovaný obrněný vlak, který donutil osádku Lancie vyčkávat s vozem na výšině v skrytu mezi místními vinohrady. Po 17. hodině odjíždí IPV směrem na Turany (chybný údaj, jedná se pravděpodobně o Šurany) a OA Lancia může vjet do města a podpořit útok čsl. námořníků v síle jedné roty. Následuje protiútok Maďarů a Lancia je nucena krýt ústup námořníků svými kulomety. Den po ústupu byla odvolána na velitelství brigády, do Zlatých Moravců a dále je odeslána přes Gartce (??) a Svätý Beňadik (Hronský Beňadik) do Kozároveců. Zde opět kryje ústup čsl. vojska k Sv. Beňadiku. Při večerním rušivém výpadu směrem na Kozárovce, během postřelování nepřátelských okopů po levé straně silnice, byla Lancia č. 1 napadena několika maďarskými vojáky s ručními granáty. Akce Maďarů donutila osádku OA k ústupu do Sv. Beňadiku. Za několik dní při vytlačení nepřítele za Levice provádí OA průzkum silnice do Veľké Kalnice (Kálnica) a je přidělen k podpoře praporu v Dekynci (??). Účastní se akce u kóty 165, poblíž silnice z Veľké Kalnice do Alsó—Varadu (pravděpodobně Tekovský Hrádok), při likvidaci kulometného hnízda. Po vypuzení nepřítele se kořistí staly dva povozy s koňmi, dva kulomety a několik zajatců. Později je Lancia přidělena brigádě bojující v prostoru vrábelském. Zde provádí průzkum směrem na Nevižany—Nevéd (Nevidzany) a utrpí několik průstřelů pneumatik. Toto poškození a nedostatek náhradních pneumatik byly příčinou vzniku improvizovaného kulometného vozu obrněného vlaku. Navagónovaná Lancia je použita při průzkumné akci směrem na Zlaté Moravce. 23. června koná tento autovlak průzkum na trase Žitva—Fedymés (??), Ohaj—Hul (Dolný Ohaj a Hul), směrem na Rendvu (Radava). Doprovod vlaku tvořily dvě čety italských legionářů, kteří pod ochrannou palbou kulometů obsadili Rendvu.

Po uzavření příměří je Lancia č. 1 odeslána k opravě do Prahy, do továrny Breitfeld—Daněk. Její velitel je demobilizován a na jeho místo nastupuje poručík italských legií Adolf Prchlík.

Osádka OA Lancia č. 1 byla vyznamenána za boje na Slovensku čsl. válečným křížem a byla jí vyjádřena pochvala v divizním rozkaze.

Od roku 1921 jsou známa evidenční vojenská čísla (EVČ) i odpovídající původní policejní čísla OA typu Lancia:
Lancia č. 1 N-VII-751 EVČ: 14.023
Lancia č. 2 N-VII-752 EVČ: 14.024

Barva celého vozidla byla asi v odstínu italské zelené, podle některých ČB fotografií možná barvy tmavě hnědozelené. V dvacátých letech byla horní část obvodu velké věže v barvě bílé. Také orámované číslo umístěné na boku vozidla bylo bílé. Později obdržela vozidla standardní zelenou (khaki) barvu čsl. armády.

Difrologický klub i autor uvítají jakékoliv informace nebo vážně myšlené připomínky, o vzhledu popisovaných vozidel v letech 1918 až 1939 i pomoc při identifikaci dosud neznámých maďarských místopisných názvů.



Unikátní záběr šasí Lancie získaný během manévrů ve 20. letech.
Nice photo of the chassis taken durring army manouvers in the 20's.

Základní technické údaje:

hmotnost	3 900 kg
délka	5,6 m
šířka	1,82 m
výška	2,75 m
světlá výška	0,15—0,3 m
rozvor os	3,35 m
spodní věž	∅ 1,4 m
motor LANCIA IZ	26,5 kW (36 k)
rychlost do	60 km.h-1
dojezd	330 km

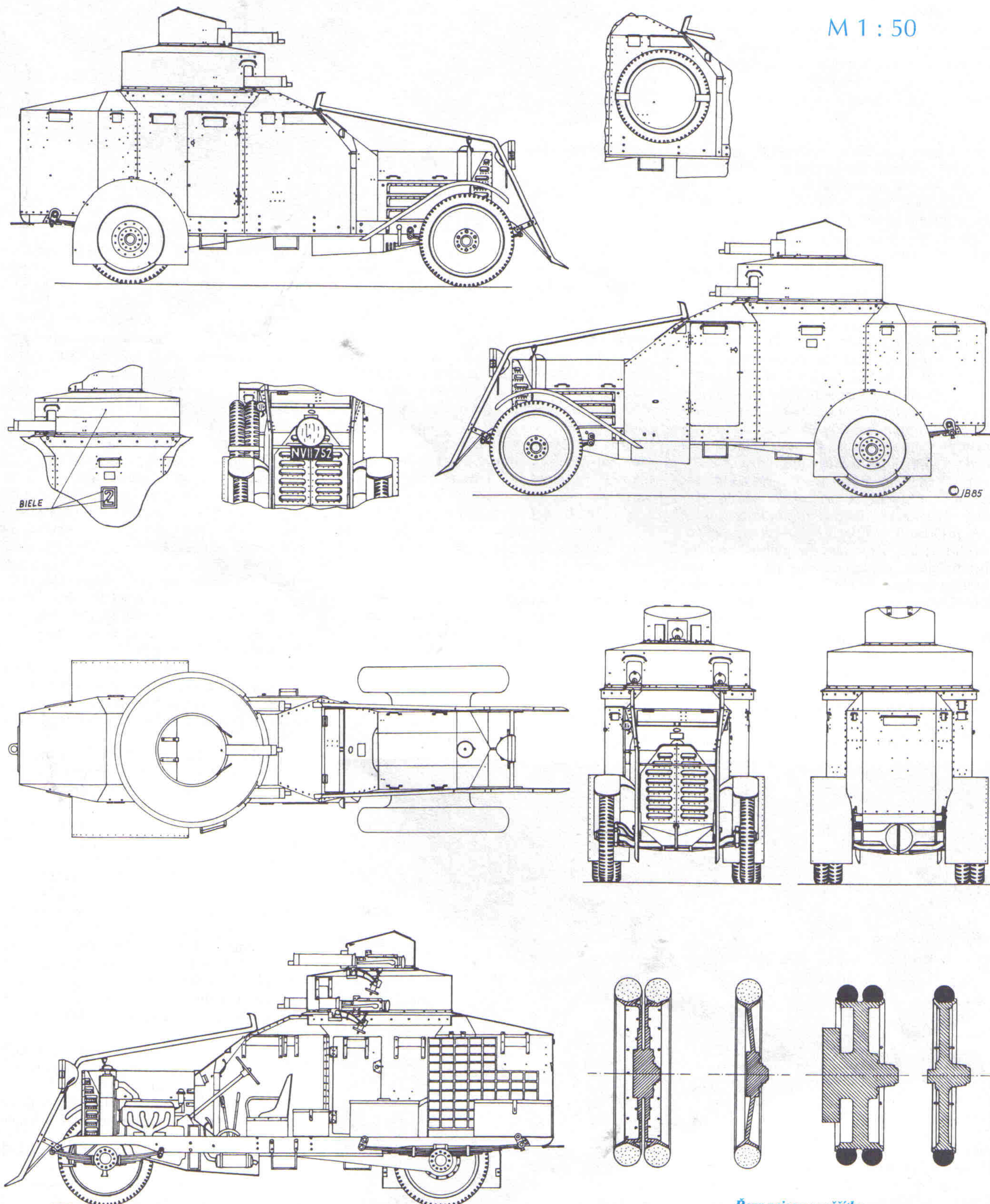
vyzbrojen třemi kulomety a 15 000 náboji
pneumatiky PIRELLI 935×135,
později u jednoho stroje použity plnopryžové obruče.

Použitá literatura a materiály:

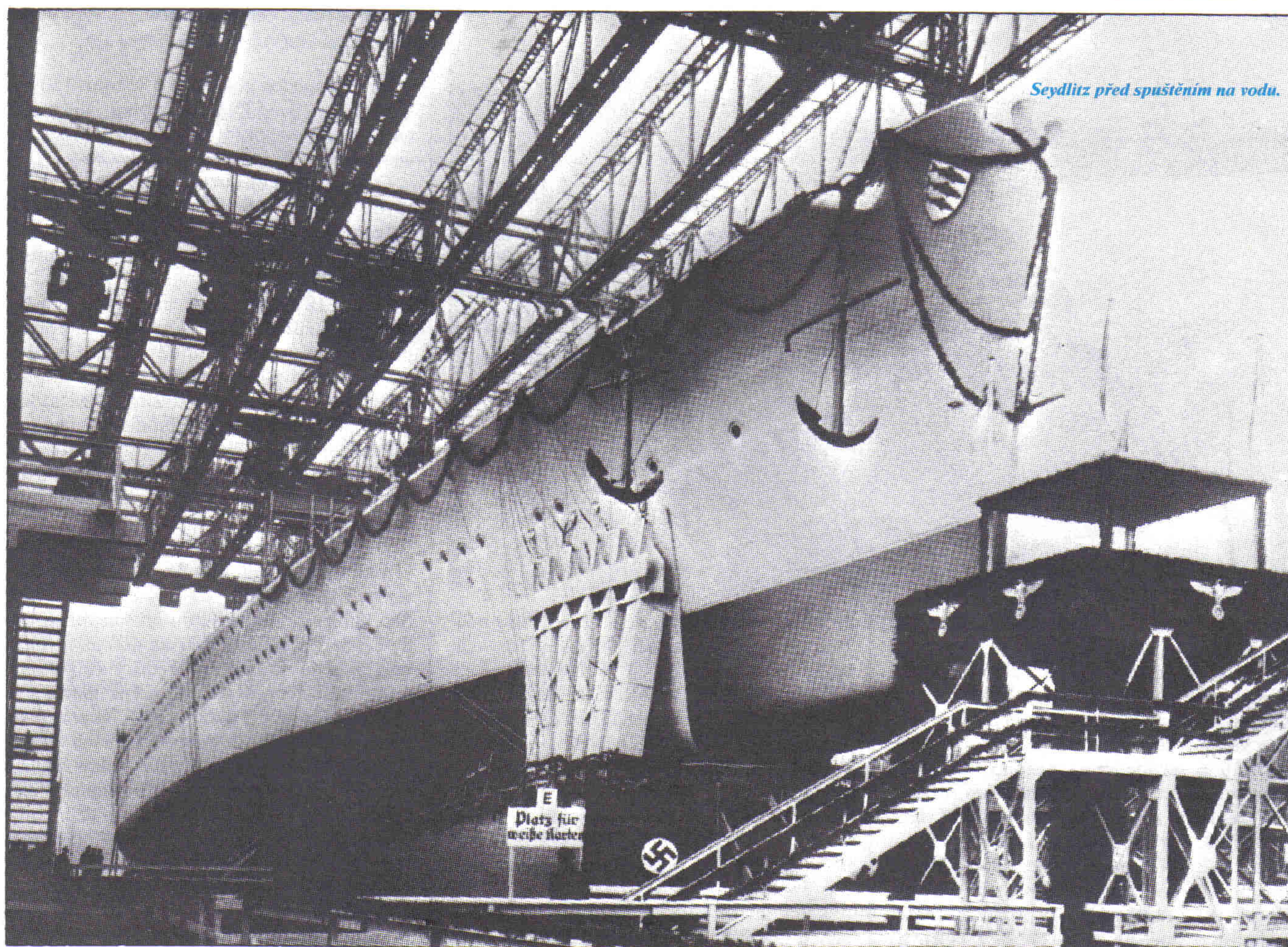
Kronika 1. pluku útočné vozby, období 1918—1929, rok sepsání 1928—30, opis z roku 1988,
ČSAD — jízdní řády č. 8 a 9, Nadas Praha 1990,
ČSD — jízdní řád, Nadas Praha 1991,
Poštovní směrovací čísla, Nadas Praha 1972
O. Holub Čsl. tanky a tankisté, str. 28 a 336, NV Praha 1980,
Vojenská automapa ČSFR, NV Praha 1991
Vojenské dějiny Československa, díl III, NV Praha 1987
Zápisník 1973, č. 7, str. 19,
Zeměpisná jména Československa, Malá edice, MF Praha 1982.

* * *

M 1 : 50



Řezy nejsou v měřítku.

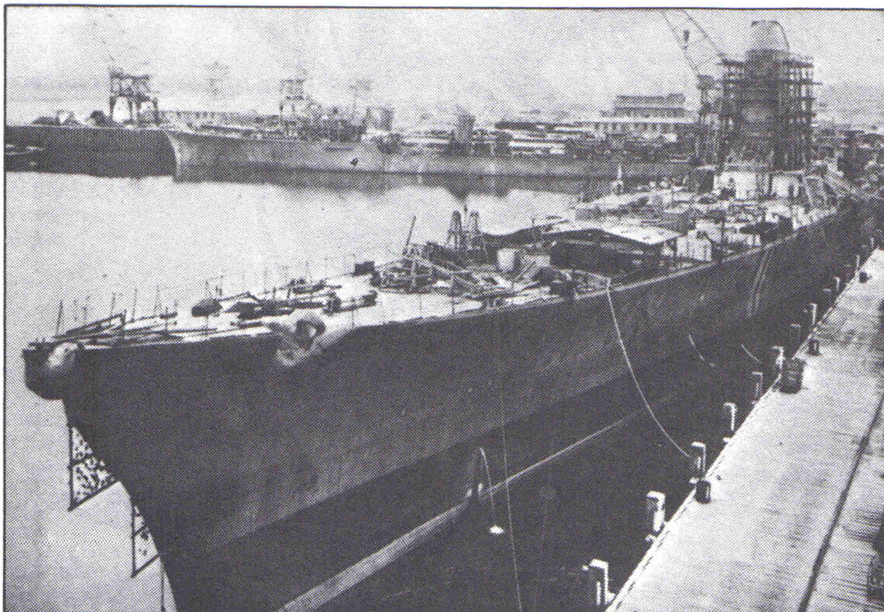


Seydlitz před spuštěním na vodu.

Německý křižník Seydlitz

Ivo Pejčoch

Po ukončení prohrané první světové války bylo císařské Německo nuceno přistoupit na podmínky Versailleských dohod a jeho nástupce, tzv. Výmarská republika je musela chtě nechtě dodržovat. Kdysi hrdá a obávaná Hochseeflotte skončila z velké části internována na britské základně Scapa Flow, kde nechal velitel německých sil admirál Ludwig von Reuter prakticky všechny německé těžké lodě potopit, ve chvíli, kdy věděl, že pancéřové kolosy se domů již nevrátí. Německé poválečné námořnictvo smělo disponovat pouze šesti zastaralými bitevními loděmi tříd Braunschweig a Deutschland, šesti prastarými malými křižníky, dvanácti torpédoborci a stejným počtem torpédovek. U každého typu bylo možno uchovat přesně stanovený počet dalších jednotek v rezervě jako zdroj náhradních dílů. Bitevní lodě a křižníky mohly být nahrazeny novými po uplynutí dvaceti let od zařazení do služby, přičemž byly stanoveny přísné kvoty jejich výtlaku. Standardní výtlak bitevních lodí nesměl překročit hranici 10 000 tun a křižníků 6 000 tun. Bitevní loď klasického provedení nebylo možné při tak malém výtlaku zkonstruovat, proto po dlouhých diskusích byl přijat projekt stavby tzv. pancéřové lodi, odpovídající nejvíce křižníkům a vyzbrojené dvěma trojhlavňovými věžemi s kanony ráže 280 mm. Deutschland, jak se první jednotka nazývala (později jej překřtili na Lützow), a jeho sestry Admiral Scheer a Graf Spee byly v zahraničí s nádechem sarkasmu označovány jako „kapesní bitevní lodě“, sami Němci je roku 1940 překlasifikovali na těžké křižníky. Vedle těchto pancéřových lodí Kriegsmarine dostala postupně lehké křižníky Emden, dále tři lodě třídy „K“, jak bývají občas označovány, jmenovitě Königsberg, Köln a Karslruhe, poté následovaly Leipzig a Nürnberg. Šlo o plavidla odlišných konstrukcí, společnou jim byla výzbroj, kanony ráže 150 mm. Po příchodu Adolfa Hitlera k moci sílily mezi politickými i vojenskými špičkami tendence po zavržení mírových smluv a zahájení znovuvyzbrojování Německa. V polovině třicátých let již byly nejdříve skrytě a posléze zcela bez skrupulí budovány tankové i letecké síly, do té doby zakázané, po vybudování silného námořnictva zároveň volala admiralita. Zelenou dala těmto touhám námořní smlouva s Velkou Británií, nejvýznamnějším protivníkem z minulé války, která dovolovala stavbu řady nových plnohodnotných válečných lodí včetně dosud zakázaných ponorek a ve svých důsledcích udělala z Versailleských dohod cár papíru. Nyní mohly být konečně stavěny i klasické těžké křižníky, s kanony ráže 203 milimetrů. První z nich, Admiral Hipper měl kýl založen roku 1935, brzy jej následoval sesterský Blücher a poté modifikovaný Prinz Eugen. Další dvojice, označovaná jako třetí skupina třídy Hipper, byla projektována pod krycími kody K a L. Kýl křižníku K byl založen 29. prosince 1936, při spuštění na vodu 19. ledna 1939 jej pojmenovali Seydlitz. Křižník L měl založen kýl 2. srpna 1937, při slavnostním spuštění na vodu dostal 1. července 1937 název Lützow. Osud nebyl těmto plavidlům nakloněn, ani jedno z nich nebylo nikdy dokončeno. Jejich tři starší sestry je dokonale zastínily, a tak se o těchto dvou lodích zmiňují pouze specializované publikace, všeobecnější díla je zpravidla zcela opomíjejí. Přitom je jejich historie velmi zajímavá, proto zaslouží přiblížit alespoň stručnými samostatnými články. V budoucnu se pochopitelně formou monografií budeme věnovat i jejich slavným sourozencům. Před zahájením stavby se plánovalo jejich dokončení v podobě lehkých křižníků, kdy byly věže 203 mm děl jejich sester nahrazeny trojhlavňovými věžemi s kanony ráže 150 mm. Původní projekt ještě počítal s rovným ukonče-



Rozebraná loď před koncem války.
The dismanteled ship at the end of the war.

ním komínu a kolmou přídí. Souběžně s plány na stavbu lehkých křižníků se zvažovala i možnost dokončit lodě jako křižníky těžké, ve stylu předchozích plavidel. Věže 150 mm kanonů by tedy ustoupily čtyřem dvouhlavňovým věžím s děly ráže 203 milimetru. Během roku 1936 se admiralita nakonec přiklonila k tomuto řešení, velký podíl na jejím rozhodnutí měl i sám Hitler, který stavbu těžké verze preferoval. Zároveň měly oba křižníky dostat šikmé vyústění komínu a takzvanou atlantickou příď. Toto označení znamenalo ostré srpovité vykrojení přídě, zlepšující nautické vlastnosti zejména při plavbě za zhoršených povětrnostních podmínek a vysokých vln. S atlantickou přídí byly dokončeny i Blücher a Prinz Eugen, pouze Admiral Hipper postavili s klasickou kolmou přídí, na šikmou ji konvertovali v loděnicích až během služby.

Vedle hlavní výzbroje osmi 203 mm děl měly oba křižníky nést dvanáct 105 mm kanonů Flak L/65C/31, později však padlo rozhodnutí použít lafetace L/65C/37, rovněž dvouhlavňové. Na palubě se tedy mělo nalézat šest dvouhlavňových věží s těmito těžkými protileteckými kanony. Lehčí kalibry by zastupovalo dvanáct 37 mm kanonů Flak L/83C/30 v dvouhlavňové lafetaci a dvanáct 20 mm kanonů Flak L/65C/30 v jednohlavňových postaveních. Dva čtyřhlavňové torpédomety na krajích paluby měly ráži 533 mm.

Boční pancíř dosahoval nejvýše tloušťky 80 milimetrů, pod čarou ponoru se zeslaboval na 50 milimetrů. Hlavní paluba dosahovala 12 milimetrů, pancéřová paluba pak 30 milimetrů. Čelní stěny dělostřeleckých věží hlavní ráže měly pancéřovou ochranu silnou 160 milimetrů, jejich barbety pak 80 milimetrů, velitelský můstek chránilo 150 milimetrů oceli. Střediska vedení protiletecké palby nesla ochranu silnou čtrnáct milimetrů, postavení dálkoměrů 20 milimetrů, abychom jmenovali alespoň nejvýznamnější součásti pasivní ochrany.

Letecký průzkum měla zajišťovat plováková letadla typu Arado Ar 196, pro něž byl instalován katapult a hangár. Křižník byl schopen provozovat až tři tyto stroje.

S tím, jak se celá stavba protahovala, počítalo se s dalším posílením protiletadlové výzbroje, v souladu s poznatky z probíhajících námořních bojů.

Pohonný systém se od předešlých lodí třídy Hipper poněkud lišil především nižším počtem kotlů (u starších sester jich bylo dvanáct). Zde bylo použito tří turbín Deschimag, uložených ve dvou strojovnách a devíti kotlů Wagner ve třech kotelnách. Kotle měly pracovní tlak 59 atmosfér a pracovní teplotu 450 °C. Seydlitz mohl s tímto pohonným komplexem dosáhnout rychlosti až 32 uzlů při plném výkonu 132 000 koňských sil.

Zdroji elektrické energie byly tři dieselgenerátory, každý o výkonu 150 kilowattů, jeden dieselgenerátor o výkonu 350 kilowattů, čtyři turbogenerátory o výkonu 460 kilowattů (každý), jeden turbogenerátor o výkonu 230 kilowattů a jeden generátor o výkonu 150 kilowattů. Celkový výkon zdrojů elektrické energie tedy souhrnně dosahoval 2 870 kilowattů.

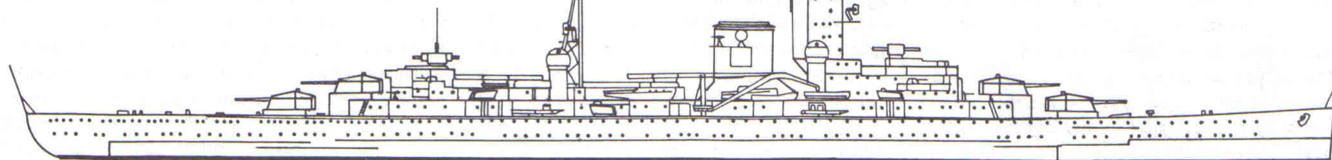
O tom, jakou elektronickou, zejména radarovou výzbroj by Seydlitz nesl, se vedou diskuse, vzhledem k tomu, že nebyl nikdy zařazen do služby, jde o spíše teoretické disputace historiků.

Roku 1939 proběhla intenzivní jednání mezi Třetí říší a SSSR, který žádal o pomoc při budování svých námořních sil. V té době si ještě diktátoři Stalin a Hitler notovali a tajně diskutovali o budoucím rozdělení si světa. Jak známo, tato „náklonnost“ jim moc dlouho nevydržela. Nicméně mimo jiné měly být do Sovětského svazu předány rozestavěné Lützow a Seydlitz a zde pod dohledem zkušených německých techniků dokončeny.

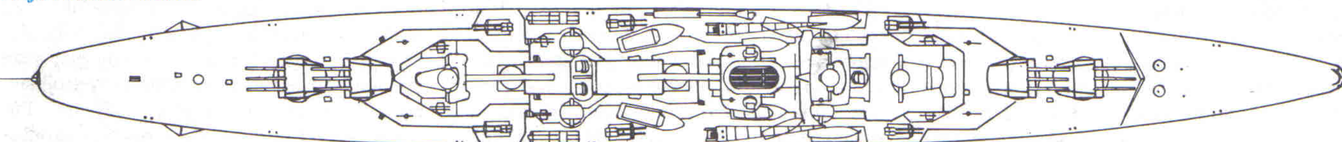
V rámci dohod měl být prodán i další těžký křižník Prinz Eugen a uvažovalo se i o dodání těžkých dvouhlavňových věží s kanony ráže 380 milimetrů, použitých u bitevních lodí třídy Bismarck. Sověti plánovali nasazení těchto věží na budované bitevní křižníky třídy Kronštadt, namísto původně navržené hlavní výzbroje. Lützow byl skutečně 11. února 1940 SSSR odprodán a 15. dubna jej odtáhli do Leningradu. Jeho další osudy jsou velmi zajímavé, ale jde již o kapitolu sovětské námořní historie. Další významné kontrakty již nebyly z důvodu přípravy brzkého zahájení války proti Sovětskému svazu realizovány. Jméno Lützow bylo dáno těžkému křižníku Deutschland.

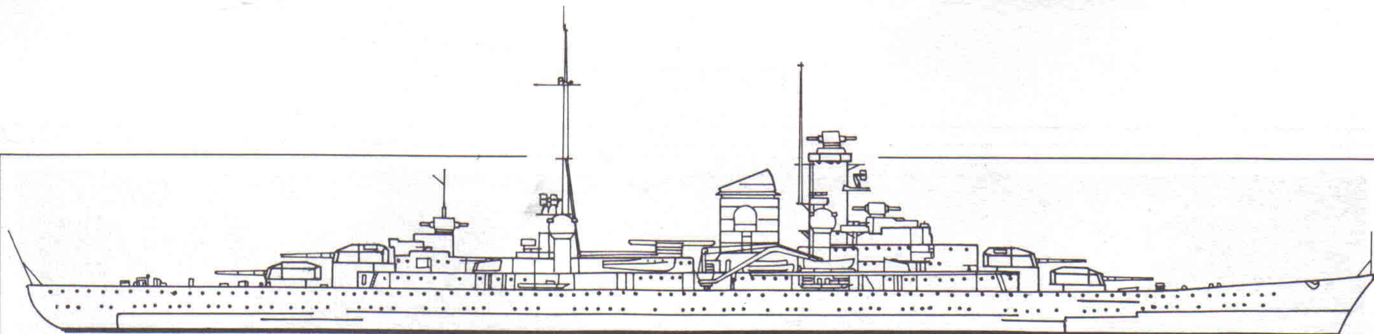
Práce na lodi Seydlitz pomalu pokračovaly, takže v květnu 1942 již byla hotova přibližně z 90 procent. V té době však byl znovuzrozen program výstavby německých letadlových lodí. Admiralita a především Hitler byli ohromeni nečekanými úspěchy tohoto druhu válečných lodí v Pacifiku, zároveň se nedokázali vzpamatovat z šoku, který nastal po ztrátě Bismarcku, ve své době nejmohutnější válečné lodě Třetí říše. Jak známo, prvotní příčinu jeho zkázy představovalo poškození kormidelního systému zásahem torpéda britského bombardéru Swordfish, startujícího z paluby letadlové lodě. Měla být dokončena rozestavěná loď Graf Zeppelin, o niž jsme již psali, a zároveň na nosiče bojových letounů modifikována řada dalších plavidel nejrůznějšího určení. Na letadlové lodě chtěli přestavět vícero zaoceánských parníků, pomocný křižník, francouzský lehký křižník De Grasse a právě popisovaný Seydlitz.

Ze Seydlitze měly být sňaty nástavby a veškerá výzbroj, vybudován hangár a na zvýšené

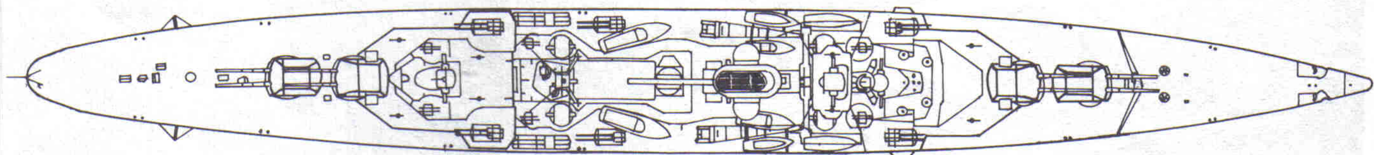


Projekt lehkého křižníku.





Těžký křižník.



boky trupu položena letová paluba, na pravoboku se měl nacházet ostrov s kruhovým stěžněm. Zde by měl být velitelský můstek, centrum řízení letového provozu a další stanoviště. Ostrovem by procházel i komín. Na přední hraně letové paluby by vyúsťovaly dva katapulty výkonnějšího typu než u Graf Zeppelinu, umožňující startujícím strojům dosažení vyšší rychlosti. V ose paluby by se nacházely dva letové výtahy osmiúhelníkového provedení, vyvážející z hangáru leteckou techniku. Letecký park se měl skládat z deseti modifikovaných střemhlavých bombardérů Junkers Ju-87 D, označených Ju-87E, kterých by bylo možno použít i k torpédovému útoku. Dalších deset strojů by bylo typu Messerschmitt Bf 109 G-6/U1, vybavených reverzibilní vrtulí. Tyto stíhačky by byly používány k doprovodu bombardérů, především by však tvořily ochranu plavidla před nepřátelským vzdušným napadením. Hlavňovou výzbroj mělo představovat pět dvouhlavňových věží s kanony Flak L/65C/31 ráže 105 milimetrů se zásobou 4 000 granátů, pět dvouhlavňových postavení s kanony Flak L/83C/30 ráže 37 milimetrů se zásobou 16 000 střel a šest čtyřhlavňových kompletů ráže 20 milimetrů, pro něž se mělo nakládat 40 000 kusů munice. „Dvacítky" by byly typu FlaMG L/65C/38. Věže těžkého 105 mm Flaku by byly umístěny před a za ostrovem, dvě u jeho přední paty, tři vzadu. Pro každou z těchto skupin mělo být instalováno středisko vedení protiletadlové palby. Lehčí ráže byly rozmístěny ve „vlaštovčích hnízdech", na okraji letové paluby, na přídi a na ostrově. Na pravoboku za nástavbami by měl své místo jeřáb. Pohonný systém měl zůstat beze změn.

Program přestavby křižníku byl označován Weser, popřípadě Weser 1, k jeho realizaci se přistoupilo v červnu 1942. Postupně byly rozebrány nástavby a sňata výzbroj hlavní věže dělostřelectva v prosinci 1942. Jako u ostatních německých letadlových lodí, i zde vše skončilo fiaskem. Na vině byly především naprosto vytížené loděnice a zhoršující se nedostatek oceli a dalších surovin. Již koncem roku 1942 tedy byl křižník pouze odstrojován a o následující stavbě se přestalo uvažovat. Ještě rok, do konce roku 1943, stál trup opuštěn ve výrobním závodě, brémských loděnicích Deschimag. Poté jej odtáhli do Königsbergu (Královce), kde zůstal do pádu Třetí říše. Poslední měsíce konfliktu zde sloužil coby ubytovací plavidlo. Po osvobození Königsbergu se Seydlitz dostal do sovětských rukou. Údaje o konci torza křižníku v SSSR se v podáních různých historiků liší. Většina starších publikací uváděla, že sloužil jako zdroj náhradních dílů pro sesterský Tallin (ex Lützow) a byl roku 1958 sešrotován. V poslední době se však vyskytly informace, podle nichž byl Seydlitz již roku 1947 odvlečen do Finského zálivu a zde potopen.

Osud tohoto křižníku je ukázkou zasahování nekompetentních politických špiček Třetí říše do oblastí, jež náležely odborníkům. Nesmyslná přestavba, na níž loděnice evidentně neměly sil, připravila Kriegsmarine o téměř dokončenou těžkou válečnou loď, která mohla alespoň trochu zacelit rány po ztrátách první poloviny války.

Model Seydlitze pochopitelně nikdo nevyrábí, ale lze jej konvertovat ze stávajících stavebnic sesterských lodí buď do podoby těžkého křižníku, nebo připravované letadlové lodi. „Sedmistovkaři" mohou sáhnout po Admiralu Hipperovi, Blücheru či Prinzi Eugenu od firmy Revell v měřítku 1 : 720, tyto stavebnice se vyskytují i přebalené do obalu Machtboxu. Ve zmenšení 1 : 400 existuje Prinz Eugen francouzské firmy Heller.

Základní technické údaje:

	těžký křižník	letadlová loď
délka na vodorysce	199,5 m	199,5 m
max. délka	207,7 m	216,0 m
max. šířka	21,9 m	32,0 m
max. ponor	7,94 m	6,65 m
konstrukční ponor	6,57 m	6,08 m
výkon strojů	132 000 hp	132 000 hp
akční radius	6 800 n. mil	6 800 n. mil
max. rychlost	32,5 uzlu	32,5 uzlu
standardní výtlak	16 974 t	15 500 t
maximální výtlak	18 960 t	17 139 t

Řada údajů je pochopitelně pouze vypočtena.

Použité prameny:

E. Groner: Die deutschen Kriegschiffe 1815—1945

S. Breyer: Schweren Kreuzer Admiral Hipper

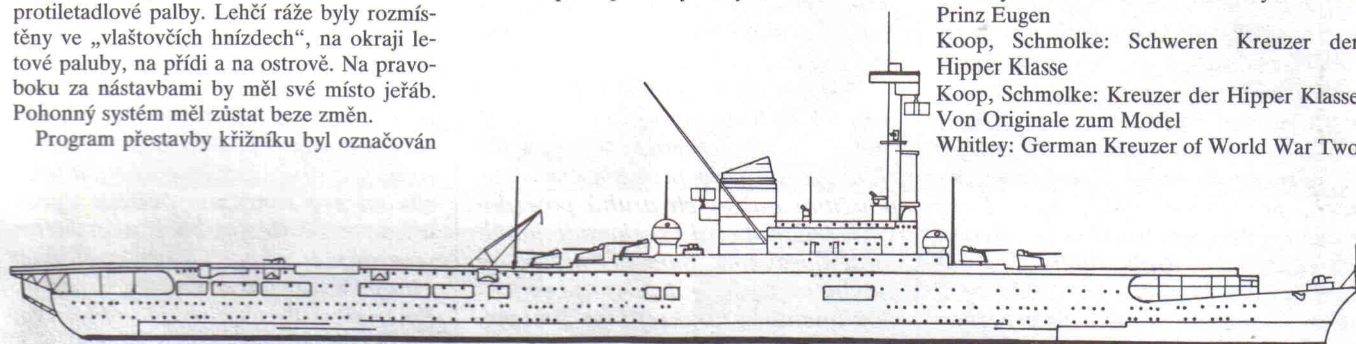
S. Breyer: Schweren Kreuzer Prinz Eugen

S. Breyer: Schweren Kreuzer Seydlitz und Prinz Eugen

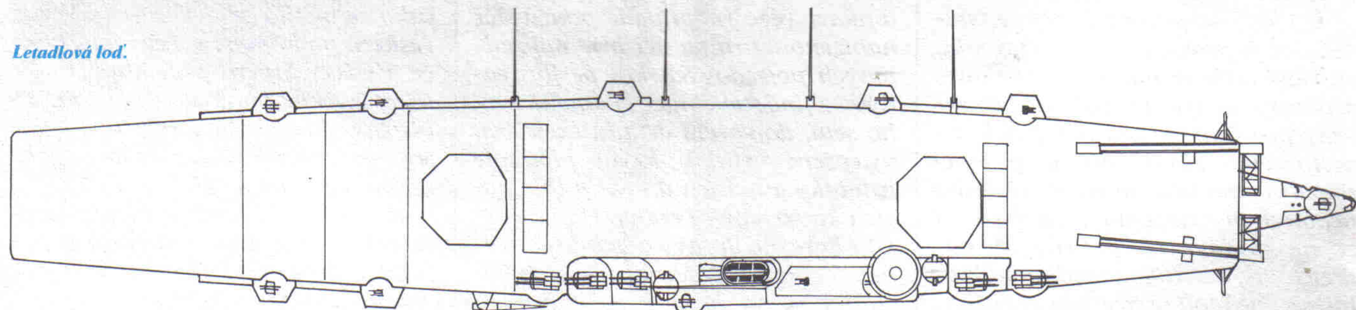
Koop, Schmolke: Schweren Kreuzer der Hipper Klasse

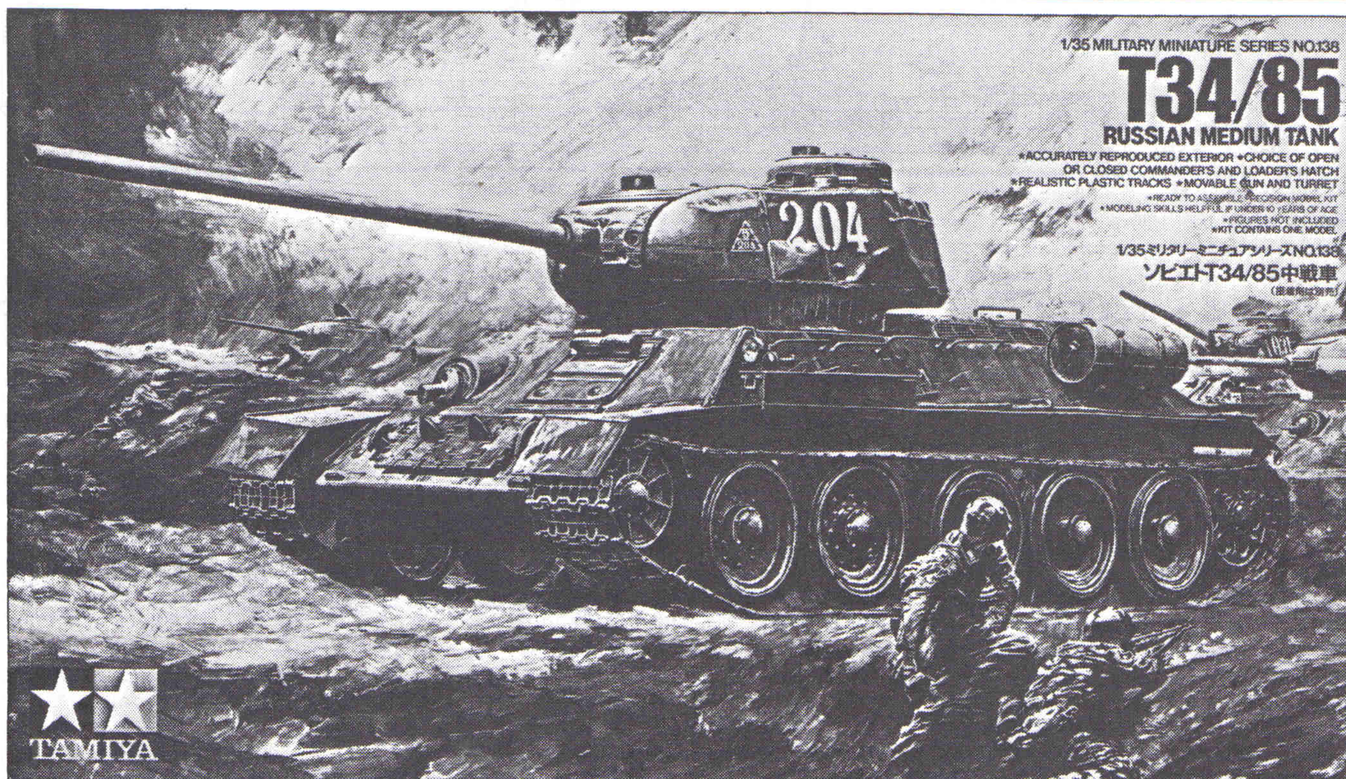
Koop, Schmolke: Kreuzer der Hipper Klasse Von Originale zum Model

Whitley: German Kreuzer of World War Two



Letadlová loď.





Tank T-34/85

Výrobce: Tamyia
Měřítko: 1 : 35
Cena v ČR: cca 465 Kč
Dovozce: MPM

Firma MPM, výhradní zástupce japonského výrobce Tamyia na našem trhu, nám poskytla k otestování jeden z jejích modelů bojové techniky, sovětský tank T-34/85 z let druhé světové války. Tento typ doplňuje celou rodinu „Té třicet čtyřek", produkovaných v měřítku 1 : 35 japonskou firmou. Starší model T-34/76 je nabízen hned ve třech provedeních, jako vzor 1942, vzor 1943 a vzor 1943, vycházející ze závodu v Čeljabinsku. Řadu doplňují samohybná děla SU-85 a SU-122, která však v současné době jsou vyřazena z nabídkového katalogu.

T-34/85 je proveden pěkně, stavebnice je prosta otřepů a vtaženin, ve větší míře je nutné tmelit pouze provozní otvory. Ty jsou zde připraveny pro funkční úpravu s elektromotorkem. Jinak dobře pasující součásti modelu tmelení většinou nepotřebují, vtaženiny, nacházející se na přídavných palivových nádržích nejsou dílem nedokonalosti formy, ale mají představovat poškození, vzniklá bojovým provozem. Pásy má T-34 vytvořeny klasickým způsobem, tedy z ohebné hmoty a spojované roztavovacími čepy. Na podvozková kola je lze snadno navléknout, díky optimálně propočítané délce. Jako většina kitů bojové techniky není tank vybaven interiérem, detailisté mohou buď použít doplňkového setu z polyuretanu, který se tu a tam objevuje na pultech našich prodejen, nebo si jej podle snímků vytvořit sami. Jak známo, měl T-34/85 nesčetné množství variant, lišících se provedením věže, použitím odlišných druhů pojezdových kol, polními i zcela individuálními úpravami. Samozřejmě je při stavbě nejlepší se držet fotografické dokumentace konkrétního zvoleného vozidla. Pak lze přistoupit k modifikaci věže (popřípadě použít věž nabízenou firmou Kirin), náhradě plných pojezdových kol perforovanými z jiné stavebnice či doplňkového setu, dotvoření detailů exteriéru, vylepšení výfuků, krytů pohonné jednotky a dalších úprav, přibližujících kit co nejvíce reálu. Totéž se týká i barevné úpravy a „opotřebování". Vzhledem k tomu, že typ se nacházel ve výzbroji mnoha armád, nabízí se celá škála možností výběru zajímavého stroje. Vedle sovětských T-34/85 lze postavit kořistní stroje finské či německé, československé vozy, „třicet čtyřky" z válek na Blízkém východě nebo i cvičné tanky, nacházející se ve výzbroji některých arabských armád ještě za války v Perském zálivu. Jeden z nejrozšířenějších tanků v dějinách samozřejmě skýtá mnoho dalších zajímavých možností. Čtyři namátkově vybrané stroje přibližujeme v obrazové příloze (finské vozidlo již bylo otištěno v HPM 6/93), další budou přiblíženy v některém z následujících čísel.

Výrobek firmy Tamyia je možné pojmout jako vitrinový model, sestavený podle přehledného návodu rovnou z krabičky, či jej použít jako základ pro množství dalších úprav a konverzí. Bezproblémovou sestavitelností je vhodný i pro začínající kitaře. V minulosti pražské družstvo Směr sice rovněž lisovalo tento typ, z půjčených sovětských forem, měřítko se blížilo pětatřicetině, ale zde veškerá podobnost s Tamyiou končí. Výlisky Směru připomínaly „Té třicet čtyřku" poněkud vzdáleně, při bližším ohledání pak měl člověk dojem, že forma nebyla vytvořena jiskřením, ale pomocí sekyry či dláta.

Recenzovanou stavebnici je možné celkově zhodnotit kladně a doporučit její koupi každému sběrateli historické bojové techniky.





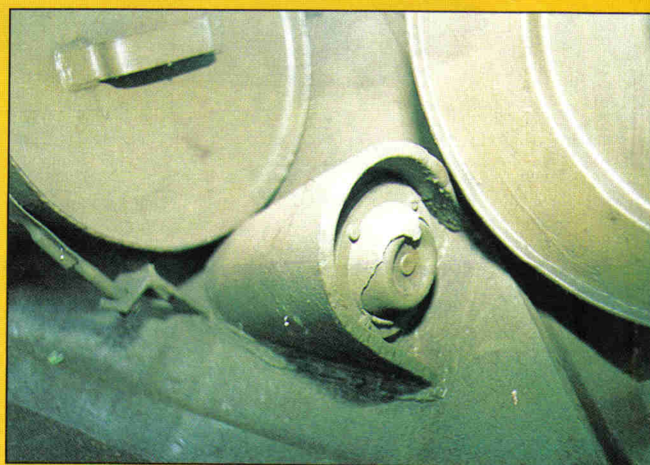
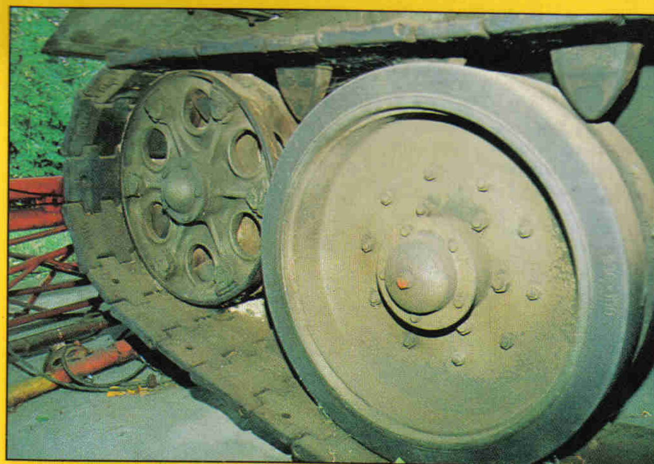
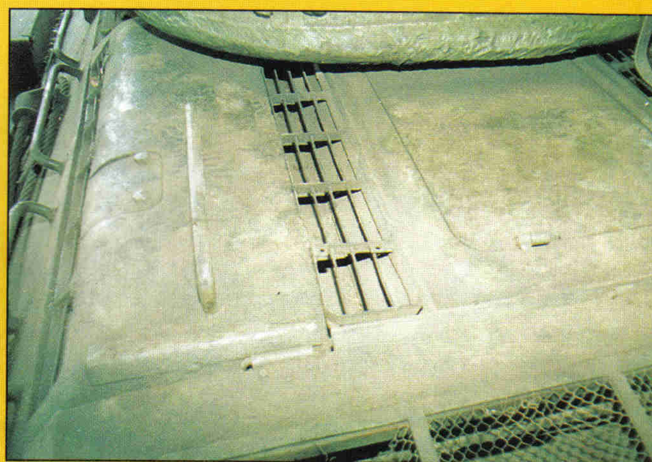
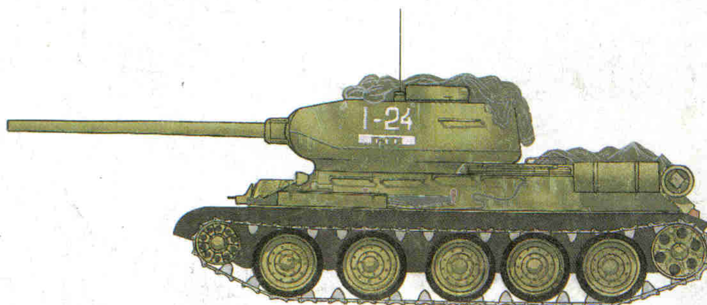





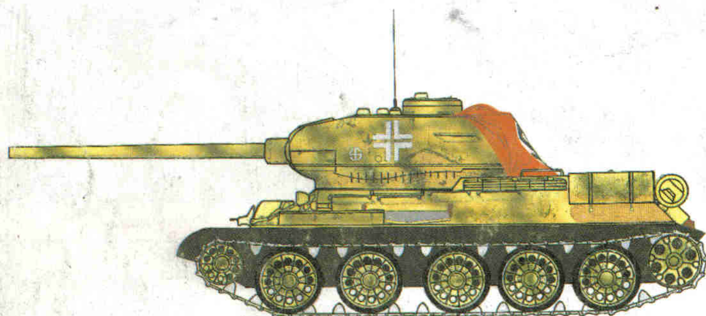
Foto: Ing. M. Koller



T-34/85 model 1944 sloužil u 126. regimentu 17. gardové brigády 6. gardového sboru. Jde o stroj hrdiny SSSR poručíka M. P. Kašnikova. Nápis Matka vlast a symboly zničených nepřátel jsou v bílé barvě.

Skutečný vzhled stroje, s nímž vjel do Prahy 9. května 1945 poručík Gončarenko v rámci 63. gardové brigády 10. tankového sboru. Identifikační číslo a znak brigády jsou bílé.

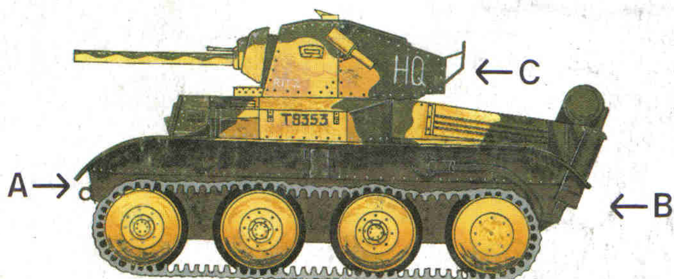




T-34/85 nasazený jako kořistní stroj v rámci německé 44. divize Wiking do bojů roku 1944 u Varšavy. Tank dostal nový nátěr barev Dunkelgelb a Olivgrun. Pro rozlišení byl pokryt i německou státní vlajkou.

Další kořistní stroj neznámé jednotky. Číslo 262 patrně nastříkali Němci.





Jeden z Tetrarchů, účastnících se invaze do Normadie. Spadal pod velení 6. Airborne Division a 6. Airborne Regiment, menší obrázky znázorňují mostní číslo 10, znak útvaru a osobní označení posádky — kopiníka na Pegasu. Šipky naznačují umístění identifikačních znaků na vozidle.

A



B



C



32.-